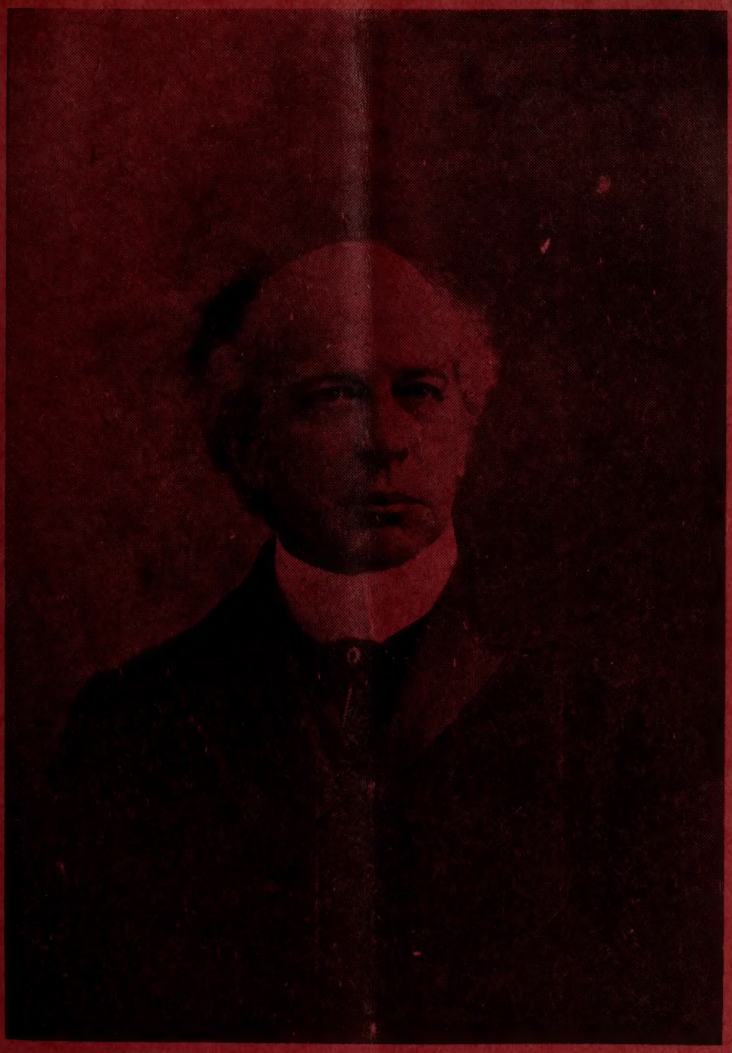
~~120~~ 240



TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER. G.C.M.G.

PREMIER DU CANADA

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

Débats des Communes

DISCOURS

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G.

SUR LE

TRANSCONTINENTAL NATIONAL

UN LIEN DESTINÉ À UNIR LES PROVINCES EN S'ÉTENDANT SUR LE TERRITOIRE CANADIEN

TRANSPORT DE NOS PRODUITS AUX DIFFÉRENTS MARCHÉS DE L'UNIVERS

JEUDI, 30 JUILLET 1903

OTTAWA
IMPRIMERIE DE L'ÉTAT
1903

Débats des Communes

NEUVIÈME PARLEMENT—TROISIÈME SESSION

DISCOURS

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G.

SUR LE

TRANSCONTINENTAL NATIONAL

OTTAWA, JEUDI, 30 JUILLET 1903

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je demande permission de présenter le bill (n° 235) "pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national". Le bill que j'ai l'honneur de remettre entre vos mains se divise en deux parties. La première pourvoit à la création d'un commission qui se composera de trois membres et aura charge de construire une certaine portion de ce chemin indiquée dans le bill dont je viens de donner le titre. Les dispositions de cette partie-là étant de celles qu'on trouve dans tous les bills de cette nature, je ne crois pas utile, pour le moment, de les traiter à fond. Elles confèrent aux membres de la commission le pouvoir de faire des travaux déterminés et définissent leurs attributions et leurs obligations.

Le seconde partie du bill pourvoit à la ratification d'un contrat conclu entre le gouvernement et certaines personnes formant une compagnie qu'elles désirent à présent faire constituer en corporation sous le nom de "la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc-Pacifique."

Ce bill doit être accompagné de résolutions; je les inscrirai au feuilleton, conformément aux règles de procédure à suivre en pareil cas. La Chambre s'est montrée, à bon droit, anxieuse de connaître les traits caractéristiques de notre attitude par rapport à la construction de ce nouveau chemin de fer transcontinental. Il m'incombe de satisfaire sa légitime curiosité en lui donnant tous les renseignements qu'il est en mon pouvoir de lui donner.

UNE NÉCESSITÉ AU POINT DE VUE NATIONAL.

M. l'Orateur, il est peut-être bon que je réponde tout d'abord à une question qu'on nous pose dans différents quartiers et qui est susceptible de trouver de l'écho dans cette enceinte. Pourquoi cette nouvelle entreprise, dit-on ? Pourquoi cette dépense ? Pourquoi demander au parlement de sanctionner un projet comme celui-là ?—Pourquoi ? Parce que nous avons la certitude absolue de répondre par là à un sentiment latent, mais profondément ancré dans l'esprit et encore plus dans le cœur de tout Canadien, c'est qu'au point de vue national, comme au point de vue commercial, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer qui s'étende de l'Atlantique au Pacifique et dont chaque pouce repose sur le sol canadien. Que la construction d'un tel chemin soit devenue, comme je viens de le dire, une nécessité à ce double point de vue ; que notre état de nation et le développement de notre commerce nous l'imposent, voilà ce que je n'ai pas encore entendu révoquer en doute.

NOUS AVONS DÉLIBÉRÉ, MAINTENANT AGISSONS.

On a bien dit que cette œuvre n'était pas immédiatement nécessaire et que l'exécution du projet que nous avons à soumettre à l'approbation de la Chambre pouvait être différée ; mais je n'ai pas encore entendu un seul mot de critique par rapport à l'idée elle-même et je ne crois pas, non plus, qu'il s'en

fasse entendre un seul au cours de ce débat.

A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages.

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement ; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner ; nous ne saurions différer, parce que les prairies du Nord-Ouest, parcourues de temps immémorial par les troupeaux de bisons sauvages et les tribus de Peaux-rouges à peine moins sauvages, sont aujourd'hui envahies de toutes parts par les blancs. L'année dernière il s'y en est rendu 100,000 bien comptés, et encore plus cette année. Ils se livrent déjà à l'agriculture, déjà ils sèment et ils moissonnent. Nous prétendons que le gouvernement, que le parlement, que chacun des mandataires du peuple est tenu de répondre aux exigences de ce progrès si rapide et du nouvel état de choses auquel il donne naissance : que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan,

AUX CONDITIONS LES PLUS AVANTAGEUSES.

et dans cette nouvelle région, un marché pour ceux qui travaillent dans les forêts, les champs, les mines et les fabriques des vieilles provinces. Notre devoir, le voilà. Il nous commande, il nous presse. Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. Plaise à Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard, que notre trafic n'ait pas encore pris d'autres voies, qu'un concurrent toujours en éveil n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer, pour s'emparer du trafic qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays natal ou leur pays d'adoption. A cet égard nous nous sentons absolument rassurés ; nous savons que notre attitude répond au sentiment de tout cœur canadien. Quant au plan d'après lequel nous avons cru devoir construire ce chemin de fer, il est possible qu'il y ait des divergences d'opinion honnêtes et honorables ; il y en a déjà eu, la Chambre le sait, puisque c'est pour cela même que nous avons eu le malheur de perdre un de nos collègues. Toutefois, je ne crains pas de le dire, nous avons amplement de quoi justifier notre attitude. J'exposerai à la Chambre les raisons qui l'ont motivée et que nous pouvons invoquer pour la défendre.

L'INTERCOLONIAL N'A PAS ÉTÉ CONSTRUIT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU TRAFIC TRANSCONTINENTAL.

Nous avons pensé que pour procurer au peuple tout l'avantage qu'il a droit d'en attendre, cette ligne devrait se diriger du centre des provinces maritimes, de la ville de Moncton vers l'ouest, du point de réunion des deux lignes qui partent d'Halifax et de Saint-Jean. Je le sais, plusieurs des adversaires de notre projet trouvent qu'il suffirait que cette ligne s'étendît de Québec jusqu'à l'océan Pacifique, et qu'il est absolument inutile de la prolonger de Québec à Moncton parce que, entre ces deux villes, il y a déjà l'Intercolonial. M. l'Orateur, notre réponse à cette objection est aussi claire que catégorique et péremptoire ; c'est que l'Intercolonial n'a jamais été conçu ni construit pour les besoins d'un trafic transcontinental. On avait songé tout d'abord à en faire une route militaire ; ce sont des raisons politiques et non pas des raisons de commerce qui ont présidé à sa construction et à sa localisation. Loin de moi de vouloir insulter à la mémoire de ceux qui ont conçu et accompli cette œuvre si utile ; mais s'il faut que toute la vérité soit connue, je dirai qu'ils ont ajouté plusieurs centaines de milles à la longueur normale de ce chemin de fer. Je n'irai pas leur chercher querelle, cette ligne fut construite dans un but politique que nous nous expliquons tous ; si elle passe aujourd'hui où elle passe, c'est tout simplement parce qu'on voulait donner des moyens de communication à la population de la partie nord du Nouveau-Brunswick et de la rive sud du Saint-Laurent. Sans vouloir jeter le moindre blâme sur ceux qui ont accompli cette œuvre, je ferai cependant remarquer qu'ils nous ont donné une leçon dont il nous faut profiter. Nous, chargés des destinées de la nation, nous, les mandataires du peuple, en construisant ce chemin de fer transcontinental, nous devons songer non seulement au présent, mais à l'avenir ; non seulement à un endroit, mais à toute l'étendue du Canada.

M. l'Orateur, les hommes de 1867 construisirent l'Intercolonial pour répondre aux besoins de ce temps-là, mais nous, les hommes de 1903, nous avons à faire face aux exigences du temps présent et même à celles d'un nouvel état de choses qui se dessine rapidement à l'horizon.

NOUVELLES FERMES, ETC.—JUSTIFICATION.

La ligne que nous nous proposons de construire s'étendra depuis le pont de Québec, sur le versant méridional des montagnes qui traversent les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata, jusqu'à la

ville d'Edmundston. Ici elle se raccordera au réseau de chemins de fer qui met aujourd'hui cette ville en communication directe avec Saint-Jean. D'Edmundston elle se dirigera vers l'est, jusqu'à la ville de Moncton, en passant on ne saurait encore dire où, peut-être à Chipman ou près de là. En tous cas il est impossible de dire précisément quel en sera le tracé définitif. Qu'il me suffise de déclarer que nous désirons avoir entre Lévis et Moncton la ligne la meilleure et la plus courte possible. Nous l'aurions eue en 1867, mais le pays qui sera en partie traversé par la ligne projetée était alors en quelque sorte inhabité. Depuis ce temps-là il y a eu du changement, l'excédent de la population établie au nord des montagnes les a traversées et se trouve aujourd'hui sur l'autre versant ; elle s'est emparée de la vallée fertile où la colonisation fait de rapides progrès ; il s'y établit de nouvelles fermes, il y surgit de nouvelles paroisses. C'est là notre justification, car cette ligne va répondre à la fois à un besoin local et à un besoin national. Mais, nous dira-t-on,—déjà on nous l'a dit—elle va être parallèle à l'Intercolonial. Sur ce point j'ai déjà différé et je diffère encore d'opinion avec mon ancien collègue l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Que voit-on sur la carte ? Que d'Halifax l'Intercolonial se dirige presque en droite ligne jusqu'à la tête de la baie de Fundy, c'est-à-dire jusqu'à Truro ; de cette ville, presque droit à l'ouest vers Moncton, et de là vers le nord, jusqu'à la baie des Chaleurs dont il serre la rive de très près ; puis il atteint le confluent de la rivière Restigouche et s'avance de là vers l'ouest en suivant le Saint-Laurent, jusqu'à la jonction de la Chaudière, un peu à l'ouest de Lévis. Ainsi cette ligne fait, en allant vers le nord, une longue courbe, presque tout un demi cercle, d'une étendue de pas moins de 488 milles. Je ne crois pas exagérer en disant qu'une communication en droite ligne de Lévis à Moncton abrégerait la distance presque de moitié ; mais, par malheur—et je le déclare franchement à la Chambre—vu la faute commise par la diplomatie britannique lorsqu'il s'est agi de la délimitation de nos frontières en vertu du traité Ashburton-Webster, il nous est impossible d'avoir entre Moncton et Lévis la ligne qui serait la plus courte ; il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'en rendre compte. C'est avec colère, c'est presque avec indignation qu'on le constate ; mais, inutile de revenir sur le passé, il faut accepter la situation telle qu'elle est, nous soumettre à l'inévitable, respecter la décision qui a fait passer à travers notre territoire la ligne de démarcation qui devait le séparer du Maine, et a avancé la frontière de cet Etat jusqu'à près de 45 milles du Saint-Laurent. Force nous est de suivre cette frontière, ce qui nous permettra d'abréger de 120 à 140 milles la distance qui sépare Moncton de Lévis. Entre ces deux lignes dont l'une s'étend vers le nord jusqu'aux rives du Saint-Laurent et dont l'autre figure maintenant sur la carte à l'état de projet, il y aura partout une distance d'au moins 30 milles, et sur quelques points, d'au moins 75 milles ; il est donc impossible de prétendre que cette dernière ligne sera parallèle à l'Intercolonial. Et d'abord, comment prétendre qu'elle y sera parallèle ? Quelle est la définition d'un ligne parallèle ? Je ne puis concevoir qu'une ligne soit parallèle à une autre parce qu'elle part du même point et aboutit au même point ; deux lignes ne sont donc parallèles que lorsqu'il est possible à la population établie dans l'espace compris entre elles, de se servir de l'une ou de l'autre.

Or, la ligne que nous projetons de construire ne répondra pas à cette condition. Il y aura une distance de 30 milles; cela seul suffirait à empêcher la communication d'une ligne à l'autre ; mais en outre, dans cet espace de 30 milles il y a une chaîne de montagnes, et c'est là un grave obstacle à la circulation. On ne saurait donc prétendre que la ligne projetée va être parallèle à celle qui existe déjà. Je viens de le dire, c'est pour des raisons politiques que l'Intercolonial passe là où il passe. Ceux qui en ont conçu et réalisé le plan ne s'étaient jamais imaginé que cette ligne servirait un jour au trafic transcontinental. A peine eût-on posé le dernier rail, à peine le premier convoi se fût-il mis en mouvement qu'on reconnut dans les longs et tortueux méandres de la route un sérieux obstacle au commerce, même au commence comparativement restreint de ce temps-là. Dans les provinces maritimes, dans la province de Québec et même dans celle d'Ontario, encore plus à l'ouest, on se mit tout de suite à demander la construction d'une ligne plus courte, du centre de la Confédération aux ports canadiens de l'est. A chacune des sessions de 1880, 1881, 1882, 1883 et 1884 la députation fut témoin de représentations tendant à établir que l'Intercolonial ne pouvait répondre aux besoins du commerce grandissant du Canada et qu'il nous fallait une ligne plus courte. Ce sentiment devint si vif, cette agitation prit de telles proportions que le gouvernement de sir John Macdonald dut y donner son attention. En 1884, sir Charles Tupper, alors ministre des Chemins de fer et Canaux, présenta la résolution suivante :

SIR JOHN A. MACDONALD ET SIR CHARLES TUPPER.

Pour la construction d'une voie ferrée reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, une subvention n'excédant pas $170,000 par année pendant 15 ans, ou une garantie de pareille somme pour le même temps, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

Qu'on veuille bien remarquer les termes de cette résolution.

Pour la construction d'une voie ferrée reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

C'était admettre que l'Intercolonial n'était pas la ligne la plus courte ni la plus praticable et qu'elle ne pouvait répondre aux besoins du commerce grandissant de ce temps-là. Mais si important que soit l'aveu contenu dans cette résolution, il est peut-être préférable que je cite les commentaires que sir Charles Tupper crut devoir faire dans cette circonstance pour illustrer et développer cette pensée. Voici ses paroles :

Et puis, dans les provinces maritimes, et non seulement là, mais dans la Colombie Anglaise, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans les provinces de Québec et d'Ontario, dans tout le Canada, on est profondément convaincu que cette grande ligne interocéanique, le chemin de fer Canadien du Pacifique, serait incomplète s'il lui fallait avoir pour terminus, du côté de l'Atlantique, un endroit du territoire étranger. Oui, ce sentiment est aussi général, aussi vif dans les autres provinces que dans celles de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick.

Bien qu'on n'ait absolument rien négligé pour rendre l'exploitation de l'Intercolonial des plus avantageuse, bien que cette ligne ait plus contribué au développement des affaires et au progrès de pays qu'aucun membre de cette Chambre ne l'eût cru possible il y a quelques années, les circonstances, l'éloquence des faits et des résultats nous ont forcés de reconnaître que les ports de Saint-Jean et d'Halifax étaient trop éloignés pour pouvoir concurrencer les ports américains de Portland et de Boston.

Donc, ainsi que je l'ai déjà dit et répété à la députation, le gouvernement a été prié de voir aux meilleurs moyens d'assurer à cette ligne, du côté de l'Atlantique comme du côté du Pacifique, un terminus en territoire canadien—ce que nous désirons tous—afin de la mettre en état de lutter avec avantage pour s'assurer le trafic transcontinental qui, on le sait, doit passer par là.

Ayant dit ce que signifie cette question au point de vue national ou prise dans son sens le plus large, je crois pouvoir compter sur le généreux appui de nos adversaires comme sur celui de nos amis pour la réalisation d'un projet que le gouvernement a étudié dans tous ses détails et sous tous ses rapports, au point de vue de l'intérêt public, projet de la plus haute importance, on l'avouera, puisqu'il tend à l'établissement d'une ligne de communication complète à travers le Canada, et à ce que les termini de l'Atlantique et du Pacifique soient situés dans les limites de ce pays.

Ainsi, Halifax ne sera plus qu'à 672 milles de Montréal, et Sydney, qu'à 774 milles, grâce à la ligne que cette subvention va permettre de construire. Sydney sera donc à 219 milles, Halifax, à 173 milles, et Saint-Jean, à 159 milles plus près de Montréal. Ces chiffres suffisent à faire voir que la subvention requise par le ministère afin de prolonger le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux ports des provinces maritimes, puisqu'elle doit s'appliquer à la fois au trafic du Pacifique et à celui du Grand Tronc, va assurer le parachèvement de cette entreprise. Je l'ai dit, on veut que cette ligne soit la plus courte, non seulement jusqu'à Montréal, mais aussi jusqu'à Québec.

Je crois que bientôt—il est dit quatre ans dans la résolution—cette ligne sera terminée et qu'il nous sera donné d'assister à la complète réalisation de nos espérances : le trafic transcontinental du chemin de fer Canadien du Pacifique se rendra à nos propres ports de mer. Naturellement, j'ai traité toutes ces questions jusqu'à présent à un point de vue large, au point de vue national. C'est ce qu'exigeait une politique qui s'identifie avec notre premier devoir envers le pays et qui doit s'affirmer par la construction d'un chemin de fer national reliant l'une à l'autre les deux extrémités du Canada. Ce dont le Canada a surtout souffert jusqu'à présent, si tant est qu'il en ait souffert, c'est l'isolement de plusieurs de ses régions importantes. Nous avons donc cru devoir travailler de toutes nos forces à la réduction des distances et au rapprochement de tous les principaux endroits de ces régions. Réduire les distances et faciliter ainsi la communication de ces points éloignés avec les grands centres de commerce, c'est poser le principe des plus grands avantages tant au point de vue commercial que social.

M. l'Orateur, ce qui ressort surtout de cet extrait de l'important discours de sir Charles Tupper, c'est que l'Intercolonial ne suffisait pas aux besoins de comunication avec les ports maritimes parce qu'il était d'une longueur anormale, et que c'était le devoir du parlement et du peuple de construire immédiatement une ligne moins longue pour mettre l'est en communication avec l'ouest. Jamais cette politique ne souleva d'opposition, on y souscrivit immédiatement. Mais je signalerai à la Chambre un fait digne de remarque et qui a peut-être échappé à l'attention de la gauche, bien qu'il nous ait frappés lorsque nous étions nous-mêmes dans l'opposition ; c'est que tout en s'appliquant à faire voir combien il est nécessaire que nos ports soient situés en territoire canadien et que Saint-Jean soit relié à Halifax par une ligne plus courte, sir Charles Tupper évite tout particulièrement de dire combien il est nécessaire aussi que le chemin de fer passe sur le sol canadien.

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Oppositionnistes que nous étions, nous ne fûmes pas lents à signaler cet oubli. Nous nous empressâmes d'y appeler l'attention du gouvernement ; mais comme nous ne recevions aucune réponse satisfaisante, je proposai moi-même, de mon siége, occupé aujourd'hui par le député de Jacques-Cartier, l'amendement suivant, parce que nous avions lieu de craindre—ce qui, de fait, est arrivé plus tard—que le gouvernement de ce temps-là ne préférât construire une ligne courte passant non pas sur le sol canadien, mais sur le territoire américain. Je proposai donc :

ÉTANT DANS L'OPPOSITION.

Que ladite résolution ne soit pas lue une seconde fois maintenant, mais qu'elle soit sou-

mise de nouveau à la Chambre siégeant en comité général et que la Chambre siégeant ainsi ait le pouvoir de la modifier en décrétant que le tracé du chemin de fer qui doit relier Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax et pour la construction duquel il est accordé une subvention de $170,000 par année pendant 15 ans, sera sujet à l'approbation du parlement.

Je regrette de le dire, ma motion fut rejetée. Si elle eût triomphé, si l'on eût suivi la politique qui y était énoncée je ne serais peut-être pas appelé à proposer aujourd'hui à la Chambre de voter les deniers nécessaires à la construction d'une autre ligne transcontinentale reliant Québec à Moncton, car la ligne eût passé précisément là où nous voulons faire passer celle dont il s'agit maintenant. Quoi qu'il en soit, ma motion fut repoussée ; et afin de décider la majorité de la députation à la repousser, le ministère dut promettre sur le parquet même de la Chambre que, dans l'intervalle qui devait s'écouler entre cette session-là et la suivante, il ferait faire par des ingénieurs compétents des arpentages et des explorations pour découvrir s'il ne serait pas possible d'obtenir une ligne plus avantageuse que celle qu'il s'agissait, d'après nous, de construire à travers l'Etat du Maine. Pendant la vacance et dans l'été de 1884 il se fit des explorations ; on en peut trouver le rapport dans cette réponse déposée pendant la session de 1885 :

Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 17 mars 1885, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des rapports concernant les diverses explorations qui ont été faites par des ingénieurs, d'après les instructions du gouvernement, en vue de déterminer le tracé d'un chemin de fer qui relierait Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route la plus courte et la plus praticable, y compris les rapports de MM. A. L. Light and Vernon Smith sur le tracé des lignes respectivement explorées par eux, lesquelles remontent la vallée de la rivière Etchemin et se dirigent de Canterbury, Nouveau-Brunswick, sur l'extrémité nord du lac Chesuncook, Etat du Maine.

Pendant la session de 1885, il arriva ce qu'on avait prévu à la session précédente, le gouvernement s'en tint au projet qui consistait à faire passer une ligne courte, non pas en territoire canadien, mais dans l'Etat du Maine, en territoire américain. Sir Charles Tupper présenta à cette fin la résolution suivante :

Aussi, pour un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax viâ Sherbrooke, le lac Moose Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention de pas plus de $80,000 par année pendant 20 ans, et formant en tout, avec celle autorisée par l'Acte 47 Vict., ch. 8, une subvention de pas plus de $250,000 par année, le tout devant être versé à titre d'aide à la construction de ce chemin, pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme devant être donnée pour le même temps comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

Eh ! bien, M. l'Orateur, nous nous élevâmes fortement contre ce projet et nous formulâmes notre opinion dans cet amendement, que je proposai moi-même, au nom de l'opposition :

Cette Chambre est d'opinion qu'il faut d'autres relevés topographiques pour qu'elle puisse arrêter judicieusement le choix du tracé de la ligne courte, et que tout choix fait avant qu'ils eussent eu lieu, serait prématuré.

Les travaux qu'on avait entrepris n'étaient pas complets ; dans la province de Québec on n'avait fait de relevés que par rapport à une certaine partie de la ligne, au Nouveau-Brunswick on s'était à peine mis à l'œuvre. Aussi demandâmes-nous, avant d'adopter ce tracé d'une voie traversant l'Etat du Maine, qu'il fût fait d'autres travaux d'arpentage pour nous faciliter l'intelligence et la solution du problème. Je regrette de le dire, le gouvernement repoussa encore une fois cette proposition et résolut de construire ce tronçon de la voie ferrée à travers le Maine.

Depuis vingt ans, on entend dire que le gouvernement de sir John Macdonald a beaucoup hésité à approuver l'idée de faire passer la ligne courte en territoire américain. Il est de tradition, depuis nombre d'années, que cette politique fut imposée au cabinet par un de ses membres les plus influents. Mais de cela je n'ai rien à dire. Toujours est-il que la ligne fut construite à travers le Maine.

Je tiens maintenant à signaler à votre attention un certain passage de la résolution dont je viens de vous faire lecture.

Cette résolution tendait à la construction d'une voie ferrée qui reliât Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax en passant par Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury. On crut trouver dans l'insertion des mots "Harvey, Frédéricton et Salisbury," la preuve d'un désir d'abréger la route conduisant à Halifax. Dans le discours que je prononçai alors à l'appui de ma motion, j'osai dire que je croyais voir dans l'insertion de ces mots l'indice d'une réflexion faite après coup. Ce projet me semblait dénué de sincérité et je fis connaître mon sentiment. Mes soupçons provoquèrent une réponse du gouvernement ; elle me fut donnée par sir Hector Langevin, qui s'exprima dans les termes suivants :

Eh ! bien, je suis sûr que l'honorable député sera charmé d'entendre le gouvernement déclarer par mon entremise que dans les arrangements qu'il va conclure avec la compagnie pour construire le chemin de fer et profiter de ce crédit de $250,000 pendant vingt ans, il aura soin d'assurer le parachèvement de la ligne non seulement jusqu'à Mattawamkeag, mais encore jusqu'à Salisbury, sans quoi il ne sera pas donné de subvention. Nous devons agir de bonne foi ; le parlement a engagé sa parole et il nous faut voir à ce que l'argent soit employé comme le veut le parlement.

Ces paroles étaient énergiques ; pourtant, l'on s'aperçut plus tard que mes soupçons

étaient fondés et que l'insertion de ces mots n'était qu'un trompe-l'œil, car, malgré cet engagement solennel pris devant le parlement et en son nom, la voie entre Harvey, Salisbury et Frédériction ne fut jamais construite. J'ignore quels motifs empêchèrent le gouvernement de remplir cette promesse aussi solennelle, aussi sacrée que l'eût été celle du parlement lui-même. Quoi qu'il en soit, quelques années plus tard—il fallut quatre ou cinq ans pour construire le chemin de fer jusqu'à Sherbrooke et Mattawamkeag—lorsque les travaux tiraient à leur fin, pendant la session de 1889, sir John Macdonald, cédant aux instances réitérées de ceux qui favorisaient le prolongement de la voie entre Harvey, Frédéricton et Salisbury, présenta à la Chambre la résolution suivante :

Qu'il est opportun de construire un chemin de fer comme entreprise du gouvernement, entre un point de jonction sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à ou près Harvey, dans la province du Nouveau-Brunswick, et un point de raccordement avec l'Intercolonial à ou près Salisbury, dans ladite province, ou quelque part entre Salisbury et Moncton, et d'accorder la somme de $500,000 pour la construction dudit chemin.

C'était un nouvel effort pour remplir la promesse solennelle faite en parlement. La Chambre approuva le projet de loi. Une résolution fut présentée, adoptée et incorporée dans un bill que la députation adopta et renvoya au Sénat. Or, il se passa au Sénat un événement rare à cette époque : le bill que le gouvernement avait pompeusement présenté fut repoussé. Quels furent les motifs de la conduite des sénateurs, que leur avait-on murmuré à l'oreille, quelles influences les portèrent à s'insurger contre la politique ministérielle ? Il ne m'appartient pas de le dire, je n'ai aucun reiseignement à donner sur ce point. Néanmoins, il est constant que, l'année suivante, on vit s'organiser une compagnie, la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des provinces maritimes. C'était, dit-on, le résultat d'une entente tacite entre le Grand Tronc et le cabinet de sir John Macdonald. Cette compagnie se proposait de construire un chemin de fer depuis la ville d'Edmundston jusqu'à Moncton. Cela aurait fourni une voie de communication plus courte par Halifax, Moncton, Edmundston et la Rivière-du-Loup. Il se fit des études topographiques, M. Davy, l'ingénieur dirigeant, fit un rapport dans lequel il déclara qu'on pouvait trouver un excellent passage entre Edmundston et Moncton. Voici ses paroles :

La longueur totale du chemin exploré depuis Grand-Falls jusqu'à Berry's Mills est de 166 milles. Si l'on y ajoute 36 milles, distance entre Edmundston et Grand-Falls, et les 7 milles qui séparent Berry's Mills de Moncton, la distance totale d'Edmundston à Moncton sera de 209 milles, ce qui, par le Grand-Tronc jusqu'à la jonction de la Chaudière, par l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup, par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmundston, par la ligne projetée jusqu'à Moncton, et de là, par l'Intercolonial jusqu'à Halifax, ferait en tout, de Montréal à Halifax, 759 milles.

Néanmoins, comme je l'ai déjà dit, en adoptant la route de la Grande-Rivière, au nord des montagnes de Sisson, que j'ai explorées moi-même en compagnie d'un ingénieur-adjoint, on raccourcirait la distance d'au moins 10 milles. L'amélioration de la voie à la Rivière-des-Chutes, recommandée par M. Cranston, réduirait aussi la distance, si bien qu'à mon avis, il n'y aurait plus que 199 milles d'Edmundston à Moncton et 749 milles de Montréal à Halifax. Nous n'avons pas eu le temps de faire un relevé complet de la ligne par ces différentes routes entre les deux points mentionnés ; cependant, je crois qu'en le complétant on trouvera le moyen de réduire la distance comme je l'ai dit.

Sir John Macdonald mourut quelque temps après et le projet fut abandonné.

LA POLITIQUE LIBÉRALE.

Abstraction faite de toute autre considération, on peut envisager notre proposition comme un effort, tardif, il est vrai, pour acquitter la promesse solennelle qui fut faite en 1885. J'avoue que ce motif seul pourrait ne pas suffire, bien qu'en un sens il dût être suffisant ; car, pour le parlement du Canada, sa parole et l'accomplissement de chacune de ses promesses doivent être choses sacrées.

Néanmoins, il existe un autre motif beaucoup plus grave que celui-là, qu'il m'incombe maintenant de signaler d'une façon toute particulière à l'attention du parlement. Lorsqu'en 1885, sir Charles Tupper disait, du siège que j'occupe, que l'Intercolonial, vu son parcours, ne pouvait rendre les services que nous en attendions, qu'il ne pouvait répondre entièrement aux besoins sans cesse grandissants du commerce du Canada, il faisait une déclaration que personne n'a contredite alors et que personne ne saurait réfuter victorieusement de nos jours. Mais il y a plus encore. Lorsque sir Charles Tupper ajoutait, à cette époque, qu'il était essentiel à la prospérité du pays que la tête de ligne de tout chemin de fer transcontinental fût en territoire canadien, dans un port canadien, il n'était que l'interprète du sentiment populaire. Je regrette que sir Charles Tupper n'ait pas affirmé d'une manière aussi énergique, non seulement que le terminus devait être dans un port canadien, mais que toute la voie devait être construite sur le sol du Canada. En consentant à faire passer le chemin de fer par les Etats-Unis il a complètement ignoré les sentiments et les vœux du peuple canadien.

Or, nous posons en principe—nous en rapportant au jugement de nos amis et de nos adversaires—qu'il sera construit un chemin de fer transcontinental et qu'il aboutira à un port canadien sans avoir dépassé la frontière en aucun point de son parcours. Nous ajoutons que ce chemin de fer est

indispensable à la liberté de notre commerce. L'insouciance de certains représentants par rapport à une question aussi importante me confond. Qu'avez-vous à dire ? A quoi songez-vous donc lorsqu'il est si évident que le commerce du Canada est sous la tutelle des Etats-Unis ?

Quelle est la situation ? Depuis qu'il y a des chemins de fer en ce pays, c'est au bon vouloir des Américains que nous avons dû de pouvoir transiter nos marchandises à travers leur territoire. Les autorités américaines nous ont accordé cette faveur. Elles nous ont permis de faire passer nos exportations et nos importations par les ports des Etats-Unis sans payer de redevances ni de droits douaniers. Cependant, nos amis de la gauche savent que ce privilège ne tient qu'à un fil, comme l'épée de Damoclès. Ils n'ignorent pas qu'on nous a menacés de l'abolir pour obtenir des concessions de notre part. La semaine dernière encore, un Américain très influent écrivait au "Times", de Londres, une lettre dans laquelle il rappelait les avances que nous avons faites à l'Angleterre. L'an dernier, les ministres canadiens qui assistaient à la conférence intercoloniale en Angleterre firent aux autorités anglaises l'offre suivante :

Les ministres canadiens déclarèrent que, si le gouvernement impérial acceptait sans restriction le principe du commerce privilégié et surtout, s'il dégrevait l'importation des denrées alimentaires du Canada dans le Royaume-Uni des droits actuellement imposés ou de ceux qui pourraient l'être plus tard, ils seraient prêts à remettre la question à l'étude et s'efforceraient d'accorder de nouvelles faveurs au manufacturier anglais à l'encontre de ses rivaux étrangers.

OPINIONS DE PRÉSIDENTS DES ÉTATS-UNIS ET D'AUTRES PERSONNES.

Aujourd'hui cette politique préoccupe l'attention du monde civilisé. En Angleterre, elle est soumise aux suffrages du corps électoral et c'est cette politique que commente un Américain, M. Andrew Carnegie, dans les colonnes du "Times," de Londres, ce grand interprète de l'opinion publique en Angleterre. M. Carnegie explique pourquoi le public anglais et les électeurs canadiens ne sauraient songer à adopter, ni à appliquer la politique que je viens d'exposer, pourquoi les deux pays ne peuvent s'accorder de faveurs réciproques ; c'est que le peuple américain tient un glaive suspendu sur nos têtes, et ce glaive, c'est l'abolition du privilège de transit. Dans sa lettre, dont quelques journaux ont publié un sommaire, M. Carnegie se sert de ces termes frappants et significatifs :

D'un mot le président abolirait le privilège, aujourd'hui si libéralement accordé au Canada, de transporter, sans payer les droits d'entrée, ses exportations et ses importations à travers le territoire américain, cinq mois de l'année pendant lesquels ses ports sont emprisonnés dans les glaces. Ce privilège, le Canada en jouit toute l'année durant. De tous ceux que je connais, le président Roosevelt serait le dernier à hésiter à prononcer ce mot. D'ailleurs, même lui et son cabinet ne sauraient résister à la demande impérieuse qui leur serait faite de ne pas mettre entre les mains d'une autre puissance l'arme destinée à nous combattre. Le seul retrait du privilège accordé au Canada suffirait à démontrer à la Grande-Bretagne que le peuple américain ne plaisante pas. Des négociations seraient bientôt enamées et on rendrait ce privilège dont le retrait aurait eu lieu et qu'on avait d'abord accordé aussi imprudemment. Cela rétablirait aussitôt la paix ; mais, l'animosité engendrée par ce conflit persisterait pendant des années et nuirait au rétablissement des rapports si éminemment cordiaux qui existent aujourd'hui et qu'on aurait troublés de gaieté de cœur.

Je me permettrai de faire observer que si nous avons eu recours aux ports des Etats-Unis, ce n'est pas parce que nos propres ports sont pris dans les glaces pendant cinq mois de l'année. Chacun sait qu'ils sont aussi libres en hiver que les ports américains. Chacun sait, sauf M. Andrew Carnegie et le gros de la population des Etats-Unis, que si nous avons utilisé les ports américains, si nous nous sommes prévalus du privilège de transit, ce n'est pas parce que la glace ferme l'entrée de nos ports, mais seulement parce que ceux-ci ne sont pas reliés à l'intérieur par des chemins de fer. En présence de cette situation, est-ce que le parlement et la population du Canada ne feront pas preuve de virilité et ne nous mettront pas en mesure de rendre les ports canadiens accessibles en toute saison de l'année, de janvier à décembre, non seulement par une voie ferrée, mais par deux ou plus, et de dire aux Américains, nos voisins : "Abolissez quand il vous plaira le privilège de transit ; nous sommes indépendants au point de vue commercial ?"

"Qu'est M. Andrew Carnegie ? Un simple citoyen américain qui ne parle pas au nom de la nation," dira peut-être la gauche. Lorsque des hommes de la trempe de M. Carnegie se prononcent, il faut croire qu'ils sont au courant du sentiment qui domine dans leur pays. Nous savons que M. Carnegie, malheureusement, n'exprime pas uniquement son opinion personnelle, mais qu'il est l'écho des sentiments d'un groupe important de la population américaine ; car, ce qu'il a dit, la presse des Etats-Unis l'a répété à mainte reprise. Nous ne pouvons pas tenter d'améliorer notre situation, de donner l'essor à notre commerce sans qu'on nous crie de l'autre côté de la frontière de prendre garde à nous parce que, en vérité, on nous enlèvera le privilège de transit. Lorsqu'en 1896, sir Charles Tupper s'imagina de demander des soumissions pour l'établissement d'une ligne transatlantique rapide—projet dont le peuple américain n'avait pas à s'occuper, pure question d'administration interne—la presse américaine nous menaça de l'abolition du privilège de transit au cas où nous oserions mettre ce

projet à exécution. Le "Sun," de New-York, journal essentiellement américain, fidèle organe de l'opinion publique aux Etats-Unis, interprète des sentiments et même des préjugés de la nation,—je n'emploie pas le mot préjugé dans un sens blessant, car souvent les préjugés ne sont que l'exagération d'un noble sentiment et je ne blâme personne de caresser des préjugés, ils ne sont très souvent que le résultat de l'éducation et d'autres causes—quoi qu'il en soit, le "Sun," de New-York, publia ce qui suit relativement au projet de créer une ligne rapide entre l'Angleterre et le Canada :

Le trajet par la nouvelle ligne de steamers de Liverpool à Halifax et de là jusqu'à Chicago par le chemin de fer Canadien du Pacifique serait plus court que par New-York. Les avantages de cette ligne sont donc manifestes. Les marchandises se rendraient d'Halifax à Québec en passant par les Etats-Unis, à la faveur du privilège de transit et il s'ensuivrait que leur transport vers l'ouest serait une cause de beaux bénéfices pour le Pacifique-Canadien.

Voilà une condamnation de la décision prise il y a quelques années de faire passer le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'Etat du Maine :

Déjà, le privilège que nous avons conféré est indispensable à la prospérité de cette compagnie. Sans lui, le chemin de fer ne saurait être exploité. Donc, le Pacifique-Canadien se maintient et prospère grâce à notre tolérance et à notre concours direct. Nous lui fournissons des lignes subsidiaires et du trafic qui lui sont indispensables. Pourtant, construit et entretenu dans un but stratégique le long de notre frontière septentrionale, il sert à unir en un seul groupe les provinces du Canada distantes les unes des autres afin de donner plus de force au Canada pour nous combattre advenant un conflit avec l'Angleterre. Ce chemin, construit dans un but militaire et économique, que les Etats-Unis favorisent grâce au privilège de transit, est donc pour nous un péril constant. Son existence même est une preuve évidente d'hostilité.

Notre gouvernement fournira-t-il encore ce qui équivaut à une subvention en faveur de cette ligne de steamers rapides et fera-t-il la prospérité de cette route stratégique et économique en continuant ce privilège de transit dont le Canada profite déjà au détriment de nos propres chemins de fer ?

On me dit et on me répétera probablement encore : "C'est uniquement l'avis d'un journaliste." Eh bien ! s'il ne s'agissait que de l'opinion de particuliers, comme M. Carnegie, ou des dires de journaux, comme le "Sun", de New-York, nous pourrions porter assez peu d'attention à cette question et bannir toute crainte à cet égard. Mais, que dira-t-on quand j'aurai rapporté les paroles des citoyens les plus éminents des Etats-Unis, des autorités américaines, de ceux qui ont le droit de parler au nom du gouvernement et de la nation ? Que dira-t-on quand j'aurai cité les messages de présidents des Etats-Unis et les rapports du Sénat américain ? Au mois d'août 1888, le président Cleveland transmettait au Congrès le message suivant :

Le privilège qu'a le Canada de transiter ses exportations et ses importations par notre territoire jusqu'à nos ports ou jusqu'à la frontière, bien que très important en lui-même, sera mieux apprécié si l'on considère que, pendant une grande partie de l'année, le fleuve Saint-Laurent, l'artère naturelle par où le commerce étranger prend contact avec le Canada, est emprisonné dans les glaces.

Depuis six ans, le chiffre des importations et des exportations des provinces anglaises du Canada, transportées à travers notre pays à la faveur des privilèges que nos lois confèrent, s'est élevé à environ $270,000,000 valant, et ces importations et exportations comprenaient presque exclusivement des marchandises imposables sous l'empire de notre tarif, dont la plupart étaient échangées entre la Grande-Gretagne et ses colonies d'Amérique après avoir été apportées ou prises dans nos ports par leurs propres vaisseaux.

Le traité conclu par notre gouvernement était conforme aux lois qui étaient alors et qui sont encore en vigueur dans notre pays. Je vous recommande d'adopter imméditement des lois autorisant l'Exécutif à suspendre par proclamation l'application de toutes les lois et de tous les règlements permettant de transporter en transit au Canada ou du Canada, par les chemins de fer des Etats-Unis, des effets ou marchandises.

Tel était le langage péremptoire dont se servait le président les Etats-Unis. Il est probablement à propos, il est même d'une extrême importance, de faire ressortir le motif qu'avait le président Cleveland pour suspendre cette menace sur nos têtes. Il agissait ainsi parce que le gouvernement et la population du Canada ne voulaient pas consentir à l'abolition de la convention de 1818, concernant les pêcheries. La convention de 1818 accorde aux pêcheurs américains certains privilèges dans les eaux canadiennes. Ils peuvent atterrir sur les côtés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour s'approvisionner de bois et d'eau, réparer leurs embarcations et se mettre à l'abri de la tempête, mais il leur est interdit d'y acheter de la boitte ou d'y débarquer leur poisson. Les Américains nous ont demandé à mainte reprise de leur conférer ces deux privilèges : celui d'acheter de la boitte au Canada et celui d'y débarquer leurs chargements de poisson. Nous avons refusé de les leur accorder, à moins d'obtenir quelques faveurs en retour. Nous avons toujours été prêts à entamer des négociations avec eux. Nous avons dit aux pêcheurs américains : Nous vous ferons participer à nos avantages, si vous nous faites participer aux vôtres. La plage de la Nouvelle-Ecosse est la ligne d'opération de nos pêcheurs canadiens ; ils peuvent y aller chercher leur boitte et décharger leurs cargaisons de poisson. Les pêcheurs américains ont l'avantage d'avoir chez eux un marché pour la vente du produit de leur pêche. Nous leur avons dit et répété : Très bien, nous consentons à traiter avec vous ; ouvrez-nous les portes de votre marché et nous vous permettrons de profiter de notre ligne d'opération. Cette proposition était

honnête, mais elle ne fut pas écoutée. Le président Cleveland nous menaça de l'abolition du privilège de transit parce que nous ne voulions pas céder notre patrimoine. Mais ce n'est pas tout. Quelques années plus tard, en 1892, pendant la session du Congrès, la commission du commerce entre les Etats présenta au Sénat un rapport qui traitait aussi du transit. Cette fois, ce n'était plus la question des pêcheries, mais celle des chemins de fer, qui motivait cette menace. Les voies ferrées américaines voulaient jouir chez nous de privilèges que nous ne consentions pas à leur accorder. Parce que nous ne voulions pas leur conférer ces privilèges, parce que nous ne voulions pas, pour les fins du transport par chemin de fer, annexer notre territoire à celui des Etats-Unis, on nous menaça de nouveau d'abolir le transit. Voici quelles étaient les conclusions du rapport que j'ai mentionné :

A ces causes, la commission recommande soit d'établir un système de permis qui s'appliquerait aux chemins de fer canadiens circulant aux Etats-Unis, soit d'adopter un autre plan qui, sans nuire au commerce du pays en général, mettrait les voies ferrées américaines en état de lutter sur un pied d'égalité avec celles du Canada. De l'avis de la commission, une telle conduite, outre qu'elle favoriserait les chemins de fer des Etats-Unis, principalement les voies transcontinentales, servirait les intérêts du commerce américain et assurerait la prospérité générale de la nation.

Mais, il y a autre chose encore. L'année suivante, le président Harrison, animé du même esprit d'hostilité que la commission du Sénat, s'occupa de la question, qu'il envisagea au point de vue de l'intérêt des chemins de fer américains. Son message du mois de novembre 1893, adressé au Congrès, contenait cette recommandation :

Les lois concernant le transport des marchandises entre les Etats-Unis et les possessions anglaises devraient être revisées. Les ordonnances du trésor ont donné à ces lois un sens et une portée que le Congrès, il me semble, n'avait pas l'intention de leur attribuer. Il faudrait nous tracer une ligne de conduite conforme aux exigences nouvelles résultant en partie de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et réglementer le commerce d'une manière plus équitable pour notre population et nos compagnies de transport.

Si nous persistons à contrôler les tarifs et à exiger qu'ils soient justes et égaux sur tous les chemins de fer des Etats-Unis, en toute justice nous ne pouvons pas en même temps mettre ces avantages extraordinaires à la disposition des voies ferrées canadiennes, qui sont libres d'abaisser les tarifs et d'accorder des taux de faveur, pratiques que nous blâmons et que nous punissons lorsque nos propres chemins de fer s'y livrent.

Je regrette que les circonstances ne m'aient pas permis d'étudier plus tôt ces questions, mais je vous expose ces considérations dans l'espérance qu'elles vous porteront à reviser les lois et à les rendre plus sages et plus équitables.

Heureusement, nous avons jusqu'ici échappé au péril qui nous a menacés à différentes reprises. Cependant, qu'arriverait-il à la faveur d'une agitation frénétique comme il en est parfois survenu chez les différents peuples, y compris celui des Etats-Unis ? Nous sommes constamment exposés à nous voir enlever le privilège dont nous avons joui jusqu'ici. Le seul moyen d'envisager de sang froid une pareille éventualité, c'est de nous y préparer et d'avoir sur notre propre territoire toutes les ressources qui nous permettraient d'avoir accès aux ports canadiens. Aujourd'hui, nous entretenons des relations amicales avec nos voisins. Nous n'avons jamais été en meilleurs termes, et je souhaite que nos rapports soient toujours aussi amiables. Quant à moi—je n'en ai jamais fait un mystère—j'ai la plus profonde admiration pour la nation américaine. J'ai toujours admiré ses grandes et nombreuses qualités. Cependant, depuis l'époque encore rapprochée où j'ai eu l'honneur et l'heureux sort d'être placé par le peuple au timon des affaires, j'ai constaté que le moyen le plus sûr et le plus efficace de conserver l'amitié de nos voisins c'est d'être

ENTIÈREMENT INDÉPENDANT D'EUX.

Voilà pourquoi nous demandons au parlement de ratifier le projet que je viens d'exposer et dont l'exécution doit signifier que ce nouveau chemin transcontinental n'aura pas d'autres termini que nos propres ports et que pour y atteindre il passera entièrement sur le territoire canadien.

Maintenant, M. l'Orateur, laissez-moi vous signaler quelques-unes des objections soulevées contre notre projet parmi le public et dans la presse. On nous dit : " En construisant cette voie ferrée jusqu'au littoral, vous allez nuire à l'Intercolonial ". Je n'admets pas cela, car je suis convaincu—et j'en appelle à ce sujet au jugement et à l'intelligence de toute la députation—qu'aussitôt cette voie construite, le trafic de l'ouest suffira à alimenter deux chemins de fer, sinon plus. D'ailleurs, je dirai à ceux qui craignent que le nouveau chemin de fer ne nuise à l'Intercolonial, qu'il n'y a rien à redouter à cet égard, car la nouvelle ligne ne saurait nuire à la région que dessert l'Intercolonial; elle fera naître un nouveau trafic, et c'est ce trafic-là qui l'alimentera. Etant donné même que cette ligne ferait tort à l'Intercolonial et lui enlèverait une certaine partie de son trafic, je le demande à la Chambre, je le demande au pays, est-ce l'Intercolonial qui doit être au service du peuple ou si c'est le peuple qui doit être au service de l'Intercolonial ?

Nous dira-t-on que l'erreur qui a été commise est irréparable, qu'un tort ne se répare pas ? Nous dira-t-on que si l'est doit être relié à l'ouest, la population de l'ouest ne devra pas avoir l'avantage de la ligne la plus courte, et que celle de l'est ne bénéficiera pas d'une nouvelle ligne allant

vers l'ouest ? Si les intérêts de l'Intercolonial viennent en conflit avec ceux du peuple canadien, nous laissons en toute confiance à ce dernier le soin de trancher la question.

Un autre point : La publication de la correspondance que j'ai échangée avec l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà appris au public que cette ligne qui doit s'étendre de Moncton à l'océan Pacifique, nous nous proposons de la diviser en deux parties. La première, comprise entre Moncton et Winnipeg, sera construite par l'Etat ; l'autre, entre Winnipeg et l'océan, sera construite et exploitée par une compagnie qui en sera propriétaire. Je sais que ce projet a déjà été fort critiqué. On nous reproche de garder pour nous la partie improductive du chemin et d'abandonner à une compagnie la partie productive. Ce reproche serait fondé si nous devions exploiter nous-mêmes la voie ferrée que nous construirons. Mais nous avons conclu un arrangement en vertu duquel le chemin sera exploité, non par nous, mais par cette compagnie, qui consent à nous payer un loyer équivalant à 3 pour 100 du coût de construction. Donc,—et je prie toute la députation de vouloir bien le remarquer—le gouvernement construira le chemin de fer de Moncton à Winnipeg sans qu'il en coûte un sou au pays, sauf l'intérêt pendant quelques années, détail sur lequel je reviendrai plus tard. Nous avancerons les fonds et nous paierons l'intérêt, qui nous sera remboursé ; nous donnerons d'une main et nous recevrons de l'autre. Il n'y a donc là aucun risque pour le gouvernement ni pour le peuple.

Pourquoi donc le gouvernement a-t-il voulu se réserver cette partie du chemin de fer ? Pourquoi n'en a-t-il pas confié l'entreprise à la compagnie, qui doit construire l'autre section ? Cette division devant servir de débouché à la division productive de l'ouest, nous avons jugé utile de nous en réserver la maîtrise afin de pouvoir réglementer le trafic qui y circulera. La section des prairies, on le sait, regorgera de trafic, et le mouvement des affaires y sera très actif. Il y existe déjà trois lignes de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le "Great Northern" et le chemin de fer Canadien du Nord. Celle-ci viendra s'y ajouter, et il s'en construira encore d'autres, afin de répondre aux besoins toujours croissants de ces populations. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a un débouché sur la rive nord du lac Supérieur, tandis que les autres n'en ont pas du tout. Nous voulons que cette ligne et son exploitation demeurent sous notre surintendance, afin que toutes les lignes puissent en bénéficier, et que le peuple canadien ne soit pas obligé d'en construire une autre dans cette région-là. Voilà pourquoi nous avons adopté ce système que je mettrai en pleine lumière, plus tard, au cours de ces observations.

CRÉATION DU TRAFIC.

Mais, me demandera-t-on, pourquoi le gouvernement ne se réserve-t-il pas également la section de l'ouest ? Pourquoi ne construit-il pas aussi le chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique ?—Si nous avons décidé de confier la construction et l'exploitation de ce chemin de fer à la compagnie en question, c'est que, à notre avis, dans la situation actuelle et pendant nombre d'années, peut-être pendant plusieurs générations, il serait impossible, en raison même de l'activité commerciale qui se développera dans cette section du pays, de faire une exploitation avantageuse de ce chemin de fer comme chemin d'Etat. Il se peut que je ne sois pas exempt de préventions et de préjugés sur cette question. Il y a déjà nombre d'années que je me suis formé une opinion à cet égard et on me permettra bien de relater ici un incident qui a contribué, dans une large mesure, à affermir mes convictions dans ce sens. Dans l'automne de 1896, M. J. R. Booth, de cette ville, m'invita à visiter son chemin de fer, le Canada-Atlantique, qui était alors en voie de construction, et j'acceptai son invitation. A cette époque, ce chemin de fer était construit jusqu'aux bords de la Baie Georgienne, jusqu'à à peu près un demi mille de la baie. En quittant le train, nous nous rendîmes à la rive du lac, rive désolée où il n'existait pas une seule habitation. M. Booth me dit : Voici le terminus de mon chemin de fer. Mais, lui demandai-je, d'où viendra le trafic? Il me faudra le créer, me répondit-il, aller le chercher à Port Arthur, à Duluth, à Chicago et de chaque côté du lac. Il me faudra construire des élévateurs, peut-être même acheter du blé afin de fournir du trafic à mon chemin de fer. Alors la lumière se fit dans mon esprit et je compris qu'en pareilles circonstances, lorsque tout est à créer, nul gouvernement ne saurait exploiter un chemin de fer avec succès dans une contrée comme celle-là.

Eh bien ! quand celui-ci sera rendu à Port Simpson, on se trouvera en présence d'une situation analogue à celle que je constatai à la Baie Georgienne en 1896, en face d'un rivage désolé, sans aucune habitation. Il faudra tout créer. Il faudra construire des quais, des entrepôts, des halles à marchandises, établir des élévateurs, des embranchements, ériger et exploiter des hôtels, acheter ou affréter des steamers et amener le trafic de tous les points de l'Asie. Soutiendra-t-on qu'en pareilles circonstances, l'Etat pourrait gérer avec succès une entreprise aussi colossale ? Prétendra-t-on que cette administration, même si on la confiait à une commission responsable envers le parlement et obligée, par conséquent, de venir lui demander les différents crédits dont elle aurait besoin, possèderait cette élasticité qui serait une des conditions essentielles à la bonne gestion d'un chemin de fer de ce genre ? Est-ce que le parle-

ment consentirait à donner au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à la commission en question l'autorisation d'acheter ou d'acquérir des steamers ou celle d'envoyer des agents outre-mer, jusqu'en Asie, au Japon, en Chine et ailleurs pour recueillir du trafic ? Est-ce que le parlement, étant donné le tempérament que je lui connais de vieille date, serait d'humeur à attribuer au gouvernement le pouvoir de construire et d'exploiter des hôtels ? J'en doute fort. Bref, voilà pourquoi nous avons estimé qu'il est infiniment préférable de confier la construction et l'exploitation de cette voie ferrée à une compagnie d'intérêt privé. Je reviendrai dans un instant sur ce sujet.

UNE ŒUVRE D'UN CARACTÈRE NATIONAL.

Il est temps que j'aborde un autre aspect de la question. On a lancé contre le gouvernement une accusation susceptible de créer quelque malaise et de réveiller certaines craintes chez ceux qui, tant dans cette Chambre que dans le pays en général, nous font l'honneur de nous accorder leur appui, accusation qui ne manquerait pas de gravité, si elle était tant soit peu conforme à la vérité des faits. Mais, je suis bien aise de déclarer ici que cette accusation, comme tant d'autres qu'on a formulées, est dénuée de tout fondement.

On a dit et répété sur tous les tons possibles, tantôt avec des larmes dans la voix, tantôt avec des accents de profonde indignation, que le gouvernement entreprend de construire un chemin de fer gigantesque à travers une région qui lui est parfaitement inconnue et qu'il n'a pas pris, au préalable, la précaution élémentaire de faire explorer. Je le répète, il n'y a pas ombre de vérité dans cette accusation.

Avant d'aller plus loin, il importe de dire que l'idée qui a présidé à notre projet diffère complètement de celle que s'en sont formée nos critiques. A leurs yeux, ce projet n'est qu'une entreprise commerciale, qu'il faut juger au seul point de vue des profits et pertes. A notre avis, c'est une œuvre d'importance nationale, une œuvre d'urgence, justifiée par la situation du Canada en l'an de grâce 1903, comme l'était la construction du chemin de fer Intercolonial, à l'époque de l'établissement de la Confédération canadienne, et quelques années plus tard la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. l'Orateur, lorsque les pères de la Confédération se réunirent en conférence en 1864, afin de poser les assises même du régime fédératif, ils affirmèrent, par voie de résolution, l'urgence de la construction immédiate du chemin de fer Intercolonial. Ils n'attendirent pas, pour adopter cette résolution, qu'on eût fait des études et des explorations sur place, afin de constater si toutes les parties de la contrée que traverserait cette voie ferrée seraient également productives. Ils adoptèrent cette résolution parce qu'ils étaient convaincus de l'urgence de cette œuvre au point de vue politique, et dès lors la construction de ce chemin de fer s'imposait absolument, elle devait s'effectuer à tout prix. Quelques années plus tard, à l'entrée de a Colombie Anglaise dans le sein de la Confédération, le gouvernement s'engagea, et cela à fort bon droit, à construire à travers les montagnes Rocheuses une grande route nationale destinée à relier la nouvelle province du Dominion, et si le gouvernement prit cette décision, ce n'est pas qu'il supposât que toutes les parties du pays desservies par ce chemin de fer seraient également productives, mais c'est qu'il avait la conviction que la faiblesse des unes trouverait une compensation dans la force des autres.

Si notre projet repose sur une idée juste et vraie et qu'il soit d'importance nationale, comme nous le prétendons, il s'ensuit que notre devoir est de construire ce chemin de fer transcontinental afin de relier les ports maritimes de l'Atlantique à ceux du Pacifique, bien que nous sachions d'avance et que nous soyons convaincus que toutes les sections du pays desservies par cette voie ferrée ne seront pas égales en fertilité, en ressources et en productivité. Il eût suffi de cette seule considération pour autoriser le gouvernement à entreprendre son œuvre sans explorations préalables ; mais je dois ajouter qu'il existe une masse de renseignements sur la question à l'étude. Les gouvernements précédents, lorsqu'ils décidèrent de construire le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique, n'avaient pas, au sujet de ces entreprises, autant de données que nous en possédons relativement au projet en discussion. A coup sûr, même les plus exigeants de nos critiques ne prétendront pas qu'il aurait fallu faire explorer la section des prairies. Ils sont convaincus que les données actuelles jettent assez de lumière sur cette section, pour nous autoriser à aborder la question en connaissance de cause.

RENSEIGNEMENTS COMPLETS.

Mais, me demanderat--on, que savez-vous des montagnes Rocheuses? A cela je réponds que, relativement aux Rocheuses, nous avons toute une mine de renseignements, sous forme de livres, de brochures, de rapports publiés par des commerçants, des explorateurs et des ingénieurs. A l'origine même de la colonisation du pays, lorsque les Français s'établirent sur les bords du Saint-Laurent, ces courageux pionniers visèrent toujours à atteindre la mer de l'ouest aujourd'hui si connue, mais inexplorée à cette époque et qui réveillait dans leur esprit toutes les terreurs de l'inconnu.

Samuel de Champlain, pendant nombre d'années, se consacra à la tâche de découvrir une route vers cette mer. Robert Cavelier de La Salle paya de sa vie la même tentative. Un autre découvreur, La Véren-

drye, entreprit un voyage à travers le continent, dans le but d'atteindre cette mer de l'ouest en explorant la région des prairies, et ses deux fils, (1er janvier 1743) furent les premiers Européens qui contemplèrent les montagnes Rocheuses. La Vérendrye, comme Robert Cavelier de La Salle, trouva la mort en cherchant à se rendre jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque le Canada eût passé sous la domination de l'Angleterre, des trafiquants écossais établis à Montréal reprirent cette œuvre, et Alexander Mackenzie (en1793) fut le premier blanc qui atteignit l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses au cours d'un voyage par voie terrestre. Nombre d'autres essayèrent, plus tard, d'accomplir le même exploit. Le dernier fut le capitaine Butler, de l'armée anglaise, qui, au cours de l'hiver de 1872, traversa le continent du Fort-à-la-Corne jusqu'à la bifurcation de la Saskatchewan, par voie de la rivière de la Paix, jusqu'à l'océan Pacifique.

En 1872, le gouvernement canadien entreprit l'exploration systématique et scientifique de toute la région septentrionale, du lac Abbitibi, en gagnant l'ouest, jusqu'à l'océan Pacifique. De 1872 à 1880, il n'y eut pas moins de 28 expéditions organisées dans le but de visiter et d'explorer ce pays avec mission de faire rapport sur leurs études. Ces rapports sont aujourd'hui à notre disposition. Ajoutons que ces explorations ont coûté au pays au moins $5,000,000. Parmi les régions qui furent l'objet d'études toutes spéciales à cette époque, figure la partie septentrionale des montagnes Rocheuses. On a exploré plusieurs cols, ou pour mieux dire, tous les passages au nord du col du Chevalqui-Rue (Kicking Horse Pass) surtout le col de la rivière aux Pins, et celui de la rivière de la Paix.

Messieurs Marcus Smith, Cambie, Hunter, Gordon, Horetzky et plusieurs autres, tous ingénieurs de renom, ont traversé en tous sens ce territoire qu'ils connaissent aussi familièrement que les rues d'Ottawa. Celui qui se donnerait la peine de compulser les nombreux rapports qui se sont accumulés dans les archives du ministère des Chemins de fer, connaîtrait la géographie de ce pays comme il connaît les êtres de sa maison. Ces explorations établissent que le col de la rivière aux Pins, ou celui de la rivière de la Paix offre les meilleurs de tous ces passages. Il est établi qu'on peut non seulement réussir à traverser les montagnes Rocheuses, soit par la rivière aux Pins, soit par la rivière de la Paix, mais que de chaque côté de ces rivières se rencontrent des terres aussi fertiles que celles de la rivière Rouge ou de la Saskatchewan.

Il n'est pas sans intérêt d'étudier le développement de la zone productrice de blé sur ce continent, à dater du commencement du 19e siècle. La culture du blé commença sur les bords du Saint-Laurent ; de là elle s'étendit à la vallée de Genesee, dans l'Etat de New-York ; de cette vallée, elle s'implanta dans le région arrosée par la rivière Ohio ; de cette dernière, elle atteignit l'Illinois ; elle franchit l'Illinois, pour s'implanter au Minnesota ; puis elle envahit successivement le Dakota, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, où elle s'est arrêtée pour le moment.

La zone de culture du blé s'avance rapidement vers la rivière Saskatchewan et dans quelques années elle aura envahi les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins. Puis, quand le Manitoba et les Territoires, producteurs de blé arrosés par la rivière Rouge et la rivière Saskatchewan, seront épuisés et que la culture mixte s'y sera généralisée, alors les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins deviendront les principaux centres de production du blé. Au lieu d'exprimer ma propre opinion, il serait peut-être préférable d'invoquer le témoignage des explorateurs de l'époque en question. Toutefois, avant de le faire, je tiens à citer les paroles du capitaine Butler, le dernier de ces voyageurs qui ont entrepris de leur propre initiative, ces explorations auxquelles j'ai fait allusion. Dans l'appendice de son ouvrage intitulé : "The Wild North Land", le capitaine Butler, membre de la Socité royale de géographie, se sert de ce langage fort significatif :

Si on venait à constater après examen, que ce Défilé des Sauvages (Indian Pass) à la source de la rivière aux Pins, ne se prête pas au passage d'un chemin de fer, alors la rivière de la Paix, à mon avis, offrirait encore vers l'océan Pacifique un passage bien supérieur à tous les cols explorés, qui sont situés au sud de cette rivière. Quels sont les avantages qui militent en faveur de ce passage ? Je vais les résumer brièvement.

Ce passage est horizontal sur tout son parcours ; il est arrosé par une rivière navigable, large et profonde ; à son point culminant, dans la chaîne maîtresse des montagnes Rocheuses, il n'atteint guère que 1,800 pieds d'altitude ; l'épaisseur moyenne de la tranche de neige en hiver n'est que de trois pieds ; vers la première semaine de mai, cette année, les neiges tombées avec plus d'abondance que d'ordinaire au cours de l'hiver, étaient entièrement disparues du côté nord de la rivière et la végétation était déjà avancée dans les bois, à la base de la montagne,

Mais bien que ce soient là de précieux avantages militant en faveur de ce col de montagne, le plus important de tous ces avantages nous reste à signaler. De l'extrémité occidentale du col, jusqu'à la chaîne de montagnes du littoral, sur un parcours de 300 milles à travers la Colombie Anglaise, il n'existe pas un seul obstacle à la construction d'un chemin de fer. En suivant la vallée de la rivière aux Panais à partir des Fourches jusqu'au lac MacLeod, on laisse au nord la chaîne Omineca et on atteint le plateau de terrains onduleux du lac Stuart, sans rencontrer une seule montagne ; de là on peut atteindre la vallée de la rivière Nachercole, comme on l'a vu au cours de mon récit, sans qu'il se présente le moindre obstacle, et on peut suivre une route en pays ouvert jusqu'à une distance de vingt milles de l'océan, à l'entrée du bras de mer de Dean.

Je prétends, en outre, que cette route est plus courte que toute autre ligne projetée actuelle-

ment à l'étude ; qu'elle développerait un sol aussi riche, sinon plus riche que n'importe quelle partie du territoire de la Saskatchewan ; qu'elle permet d'éviter les formidables rangées de montagnes du sud de la Colombie Anglaise et la grande gorge de la rivière Fraser ; enfin que sur le parcours de la rivière Nacharcole, on rencontre un pays qui se prête admirablement à la colonisation et des prairies comme il ne s'en rencontre nulle part ailleurs dans la Colombie Anglaise.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion d'un voyageur de renom. Citons maintenant celle d'un ingénieur, M. Gordon, dont le rapport est inséré dans celui de M. Fleming en date de 1880. Voici ce qu'il dit :

S'il était nécessaire ou expédient de trouver une voie pour le chemin de fer du Pacifique, aussi loin au nord que le col de la rivière de la Paix, il s'offrirait une route relativement facile dans cette direction. Même dans les parties sauvages de ce col qui offre les escarpements les plus raides, les montagnes sont presque invariablement bordées de plateaux ou de pentes douces et gracieusement infléchies, d'une étendue variable. Un ou deux couloirs que parcourent les avalanches, quelques ravins et ça et là des saillies de rochers, voilà les principales difficultés à surmonter, difficultés bien moins formidables que nombre d'obstacles qu'il a fallu franchir en construisant d'autres chemins de fer au Canada. A son extrémité occidentale qui est la plus élevée, le col n'atteint guère plus de 1,650 pieds au-dessus du niveau marin et le courant de la rivière, qui est fort uniforme, n'atteint guère plus de quatre à cinq milles à l'heure, là où il se fraye une route à travers la chaîne des montagnes. A l'est du col, sur un parcours de cinquante milles, jusqu'à ce qu'on atteigne le cañon, les difficultés de construction ne seraient probablement pas plus grandes que celles rencontrées en pleine prairie. Mais la principale difficulté sur cette route se trouverait au cañon où la rivière précipite ses flots autour de la base d'un massif solitaire, connu sous le nom de Montagne de Rochers, ou Montagnes du Portage, précisément au-dessus de Hudson's Hope ; et cependant, même ici, bien que les difficultés fussent formidables, elles ne seraient nullement insurmontables.

Voici comment s'exprime M. Cambie dans le même rapport :

Ce défilé de la rivière de la Paix, le moins élevé que l'on connaisse à travers les montagnes Rocheuses, offre une route qui se prête merveilleusement à la construction d'une voie ferrée à travers cette chaîne de montagnes, et sur un parcours de soixante milles à l'est de ses principales cîmes.

M. Marcus Smith, dans le même rapport pour l'année 1878-79, dit :

Cette contrée peut indubitablement devenir la province maîtresse pour la production du blé, au Canada. Comme pour provoquer le développement de cette contrée, une magnifique rivière navigable aux vaisseaux en arrose le centre, facilitant ainsi la récolte de ses produits et leur transport à bon marché à quelque endroit convenable où le chemin de fer les recevrait.

M. Marcus Smith, faisant allusion, dans un autre rapport, à la route projetée par le col de la rivière aux Pins, s'exprime ainsi:

Il est un autre fait dont il faut tenir compte : c'est qu'au lieu de traverser une contrée désolée et stérile, la ligne passant par la route de la rivière de la Paix traverserait un territoire d'une fertilité remarquable ; la zone fertile ou la contrée productrice de blé s'étend près de 200 milles plus à l'ouest, avant d'atteindre les Rocheuses, que ne le fait la route passant par le col de la Tête Jaune (Yellowhead Pass) ; une réduction correspondante s'effectuant dans l'étendue de contrée infertile à traverser dans la section des montagnes Rocheuses.

Quant à Port Simpson, le futur terminus de ce chemin de fer, il est important de connaître ce qu'en ont pensé les ingénieurs qui firent des études sur cette contrée, à l'époque dont j'ai parlé. M. Fleming, dans son rapport de 1878-9, dit :

Port Simpson offre peut-être le meilleur havre du continent.....De tous les points terminaux faisant saillie sur le continent et sur l'île Vancouver, Port Simpson est celui qui se trouve le mieux situé, pour le commerce de l'Asie.

M. Marcus Smith dit :

Il n'y a réellement pas de port sur la côte de la Colombie Anglaise faisant partie de la terre ferme, qui soit plus convenablement situé que Port Simpson pour les besoins du commerce extérieur.....Il est d'accès facile du côté de l'océan, et de tous les ports de la Colombie Anglaise c'est celui qui se rapproche davantage de la côte de l'Asie.

Dans un autre rapport écrit en 1878-79, M. Marcus Smith dit :

Il est possible qu'on regarde aujourd'hui Port Simpson comme trop avancé au nord pour devenir le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il est un fait dont il importe de tenir compte : c'est qu'en raison des attitudes peu accusées et des pentes relativement faibles, ainsi que de la facilité relative des travaux qu'il faudrait exécuter pour atteindre ce port, ce terminus offrirait des avantages qui permettraient à une ligne canadienne de soutenir victorieusement la concurrence quant au commerce de la Chine et du Japon.

Ce n'est pas tout. La partie du pays à l'est de la ville de Winnipeg et s'étendant jusqu'au lac Abbitibi a aussi été explorée à cette époque par les ingénieurs du gouvernement. Pour être plus bref, je m'abstiens de citer les opinions exprimées à ce sujet, et j'en viens aux renseignements recueillis par le gouvernement de la province d'Ontario, qui, en 1900, organisa une expédition dans le but spécial de faire visiter la partie du pays comprise entre le lac Abbitibi et la frontière occidentale de cette province, et d'obtenir un rapport. Voici comment s'expriment les commissaires dans leur rapport :

TERRES ARABLES.

La vaste zone de terrains argileux, partant de la frontière ouest, traversant les districts de Nipissingue et d'Algoma et pénétrant jus-

que dans le district de la Baie du Tonnerre, comprend une superficie d'au moins 24,500 milles carrés, soit 15,680,000 acres, et ces terrains se prêtent presque tous à la culture. Cette zone presque ininterrompue de bonnes terres au point de vue de l'exploitation agricole, égale en étendue presque les trois quarts de la partie colonisée de la province au sud du lac Nipissingue, de la rivière aux Français et de la Mattawa. Elle l'emporte en étendue sur les états du Massachusetts, du Connecticut, du Rhode Island, du New-Jersey, du Delaware pris collectivement et est en outre moitié plus grande que l'état de New-York. Cette région est arrosée par la rivière à l'Orignal, qui se jette dans la Baie James, et par ses tributaires, l'Abbittibi, la Mattagami, la Missinabie, puis par la rivière Albany et ses tributaires, la Kenogami et l'Ogoke. Chacune de ces rivières a plus de 300 milles de longueur et leur largeur oscille entre 300 et 400 verges au mille. Ces rivières sont alimentées par nombre de petits cours d'eau qui, à leur tour, reçoivent les eaux d'une infinité de lacs de plus ou moins grandes dimensions, de sorte que, toute cette région est un véritable réseau de cours d'eau offrant des moyens faciles de communication avec les grandes voies navigables. Cette vaste superficie de domaine fluvial met, en outre le pays à l'abri de ces sécheresses prolongées qui se font si souvent sentir dans les autres pays. La frontière sud de cette grande étendue de terres fertiles se trouve à moins de quarante milles de la gare de Missinabie, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le pays au nord de la ligne de partage des eaux étant un immense plateau horizontal dont le versant incline vers la Baie de James, la construction de chemins de fer et de routes carrossables, à travers chaque partie de ce pays, n'offrirait guère de difficultés.

Dans la partie peu étendue du district de la rivière à la Pluie qui a été explorée, la proportion de terres arables n'est pas si considérable ; mais on a constaté que les terres argileuses des townships dans le voisinage de Dryden s'étendent vers le nord dans la vallée de la rivière Wabigoon, leur superficie étant de 600 milles carrés, soit 384,000 acres. Il se rencontre, en outre, de petites étendues de terre propre à la culture, en différents autres endroits.

LE CLIMAT.

Un autre fait important établi par les explorations, c'est que le climat, dans ce district septentrional, n'offre pas d'obstacles au succès de la colonisation. Les renseignements obtenus dissipent complètement la fausse impression régnant au sujet de la sévérité toute arctique de ses hivers et de la brièveté de ses étés qui ne permettraient pas aux grains et aux plantes de venir à maturité. L'absence de gelées d'été, fait remarqué par les explorateurs, et la culture de tous les légumes ordinaires aux postes des la Baie d'Hudson devraient suffire à désabuser le public. Le 50ème parallèle de latitude passe par le centre de la zone des terres arables et le climat ne diffère guère de celui de la province du Manitoba, située sur le même parallèle, sauf que l'hiver est tempéré par les grandes forêts d'épinettes blanches et la présence d'une si grande étendue de cours d'eau. Le pays offre aussi des grandes quantités de bois de chauffage et de construction et d'essences pour les fins du commerce, ainsi que de l'eau pure en abondance partout.

LE BOIS.

Un autre fait qui ne le cède en importance qu'à l'existence d'une vaste étendue de terres arables dans cette contrée et à son climat modéré, c'est qu'elle est couverte d'immense forêts d'épinettes blanches, de pins des rochers (Jackpines) et de peupliers. La valeur de cette catégorie d'essences de haute futaie, on le sait, va toujours croissant ; leur marché s'agrandit constamment, et riche en vérité, est le pays qui possède des ressources illimitées en pareilles variétés d'essences. Dans le district de Nipissingue, au nord de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, on estime qu'il y a, au moins, 20,000,000 de cordes de bois propres à la fabrication de la pâte de bois ; dans le district d'Algoma, 100,000,000 de cordes ; dans le district de la Baie du Tonnerre, 150,000,000 ; dans le district de la rivière à la Pluie, 18,000,000 ; soit un total de 228,000,000 de cordes. La région des pinières ne semble pas s'étendre bien loin au delà de la région de partage des eaux ; mais, de ce côté-ci, dans la contrée autour des lacs Temagaming et Lady-Evelyn, ainsi qu'au nord, on a exploré une zone forestière ou croissent le pin blanc et le pin rouge de belle qualité, et on estime que cette zone contient trois billions de pieds de bois.

LES FORCES HYDRAULIQUES.

Un trait caractéristique de ce pays, qu'il est utile de noter au point de vue industriel, c'est l'existence de nombre de chutes d'eau.

Ces forces hydrauliques seront, sans doute, utilisées avantageusement, par la création de forces économiques, lorsque le pays se colonisera.

CONCLUSION.

On ne s'attendait pas, sans doute, à ce que les différents groupes d'explorateurs fussent en mesure de faire une étude approfondie de tout le territoire qui leur avait été assigné, et ces estimations basées sur leurs rapports sont fort modérées. Pour tout résumer en quelques mots, il y a plus de 25,000 milles carrés de bonnes terres fertiles, soit au delà de 16,000,000 d'acres et 228,000,000 de cordes d'épinette ou autre bois propre à faire de la pâte de bois. Il y a, en outre, nombre d'aires moins considérables tant de terres boisées que de terres arables qui ne sont pas comprises dans ces chiffres, mais qui seront utilisables quand le pays se développera.

La contrée située à l'est du lac Abbittibi, dans la province de Québec, a été explorée à diverses reprises. Les anciens colons français étaient en possession de ce pays, il y a plus de deux cents ans. Les Français, si je ne me trompe, avaient établi un fort sur le lac Abbittibi, au dix-septième siècle. Il n'est guère facile, toutefois, de se procurer tous les renseignements voulus au sujet de ce pays, dispersés qu'ils sont à travers tant de récits d'exploration. Ces années dernières, le gouvernement de Québec a confié à un ingénieur de renom, M. Sullivan, la mission d'explorer ce pays, et c'est son opinion que M. Doucet, également ingénieur, a résumée en ces quelques mots :

De Roberval (qui est une station du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean), jusqu'à

la limite occidentale de la province de Québec sur un parcours de 375 milles, la ligne traverse un pays propre à l'exploitation agricole, le sol étant surtout argileux.

PERCEMENT DE TERRITOIRES RICHES ET FERTILES.

Il est inutile de prolonger cette citation, car ce qui suit n'est qu'une amplification de la phrase que je viens de citer. Récapitulons: Il est établi qu'il est facile de construire ce chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses, soit par la voie de la rivière de la Paix, soit par celle de la rivière aux Pins. Il est prouvé que, sur le parcours de ces rivières se rencontrent de riches prairies comparables, sous le rapport de la fertilité, aux meilleures terres des vallées de la rivière Rouge et de la Saskatchewan. Il est acquis que ce chemin de fer, construit soit par la voie de la rivière aux Pins, soit par celle de la rivière de la Paix, nous mettrait en communication avec le célèbre district d'Omineca, justement renommé pour ses mines d'or. Si ces mines restent encore inexploitées, c'est qu'elles sont inaccessibles au mineur chargé de ses outils et de ses provisions ; mais, du moment que nous pourrons y avoir accès, ces mines prendront une grande valeur et se transformeront en un nouveau Klondike. Il est prouvé que la région entre Winnipeg et Québec est une zone d'argile fertile, riche en bonnes terres, en bois, en forces hydrauliques et qui offre toutes les ressources d'un beau pays agricole et industriel. Il y a quelques semaines à peine, un journal qui fait autorité en matière de commerce de bois, le "Lumberman", de Chicago, affirmait que cette région-là est destinée à fournir au monde entier de quoi alimenter l'industrie de la pâte de bois et du papier.

En présence de ces faits, quelle est la conclusion qui s'impose ? C'est que, évidemment, il faut pourvoir sans retard à l'établissement d'un chemin de fer qui pénètre dans ces riches et fertiles territoires.

Il est inutile d'appuyer davantage sur des faits connus de tout le monde. Nos fertiles prairies sont en pleine voie de colonisation, et les nouveaux établissements marchent à grandes enjambées dans la voie du progrès. Des milliers d'immigrants, que dis-je ! des centaines de mille les envahissent d'année en année. Pendant deux ou trois générations et peut-être plus, ces nouveaux colons se livreront à la production des céréales, et cela, probablement, à l'exclusion de toute autre culture. Ils auront besoin de tout ce qui est en usage chez les hommes civilisés. Il leur faudra des vêtements, des meubles et des articles fabriqués de tout genre. Alors, que faut-il faire, M. l'Orateur ? Permettrons-nous à nos voisins, les Américains, de subvenir aux besoins de ces colons, ou bien construirons-nous un chemin de fer qui mette nos fabricants d'Ontario et de Québec en mesure de répondre aux demandes de ces populations ? Parmi ces besoins il en est un qui prime tous les autres, c'est celui du bois de construction. Il faut à ces populations du bois pour la construction de leurs maisons d'habitation, de leurs granges, de leurs étables et de tous leurs bâtiments. Ce bois, où se le procureront-ils ? Ce n'est certes pas dans la partie du pays qu'ils habitent et qui est le théâtre de leurs travaux, puisque, dans cette contrée, le bois de construction manque.

Mais, heureusement pour nous, les autres parties du chemin, celle qui se trouve comprise entre Moncton et Québec, et celle qui traverse les montagnes Rocheuses, sont riches en essences de tout genre ; et du moment que le chemin sera en exploitation, il s'établira un commerce important entre toutes les régions qu'il traversera. Ce n'est pas tout. Il y a un autre genre de commerce qu'on semble mettre en oubli ou passer sous silence à l'heure qu'il est, quoiqu'il soit de la plus haute importance ; c'est le commerce des bestiaux. J'ai à peine besoin de le dire, les terrasses des montagnes Rocheuses sont peut-être aujourd'hui les meilleures terres à pâturage du monde entier, et les troupeaux de bestiaux domestiques dans ces districts à pâturage deviennent aussi nombreux que l'étaient jadis les troupeaux de bisons. Il faut à ce commerce un débouché vers l'océan. La nouvelle ligne, si courte, si directe, et favorisée par le climat du pays qu'elle est appelée à desservir, est une ligne idéale au point de vue de cette grande industrie. L'expéditeur, quand il débarquera ses bestiaux à Québec, à Saint-Jean ou à Halifax, se trouvera en mesure de réaliser le véritable idéal du trafic, puisqu'il pourra les transborder immédiatement sur les vaisseaux, sans perte de poids.

Il est une autre considération, encore plus importante à certains égards, c'est celle du commerce avec l'Orient. Toutes les nations se disputent le commerce du Japon et de la Chine, et il n'y a pas un pays aussi bien situé que le Canada, pour l'accaparer.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour comprendre que la route, d'Europe aux ports canadiens, est la plus courte de toutes les routes ouvertes au commerce européen. Etudiez le tracé de la nouvelle ligne et vous constaterez qu'elle est la plus courte de toutes celles qui traversent le continent américain. Etudiez sur la carte la route de Port Simpson à la côte du Japon et vous verrez qu'elle est la plus coute de toutes les lignes entre ce dernier pays et le continent américain. Toutes ces considérations nous ont convaincus du devoir impérieux de ne pas temporiser, mais de pourvoir immédiatement à la construction d'un chemin de fer comme celui que je viens d'indiquer, s'il nous est possible de l'obtenir à des conditions raisonnables.

Maintenant, je dois communiquer à la Chambre le texte même des stipulations relatives à l'établissement de cette voie ferrée. Amis et adversaires seront fort étonnés de leur incontestable excellence ou je me serai

trompé étrangement. Avant de finir, j'aurai l'honneur de déposer sur le bureau le contrat passé entre

Sa Majesté le roi, représentée au Canada, pour les fins des présentes, par l'honorable William S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, d'une part, et sir Charles Rivers-Wilson, C.B., G.C.M.G. ; le très honorable Lord Welby, G.C.B., John A. Clutton-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers ; tous de la ville de Londres, Angleterre ; Charles M. Hays, Frank W. Morse et .William Wainwright, tous de la ville de Montréal, Canada ; et John Bell, de la ville de Belleville, Canada, représentant aux présentes la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company", compagnie devant être constituée en corporation par acte du parlement du Canada à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part.

UN BEAU CONTRAT.

Je dirai tout d'abord que d'après une des premières clauses de ce contrat le capital-actions du Grand Tronc-Pacifique, fixé à $75,000,000 par le bill dont la Chambre est aujourd'hui saisie, sera réduit à $45,-000,000. De ce capital de $45,000,000 il sera émis pour $20,000,000 d'actions privilégiées et pour $25,000,000 d'actions ordinaires. J'appelle tout particulièrement l'attention sur la caractéristique de ces actions ordinaires. Il est stipulé que ces $25,000,000 d'actions ordinaires devront être entièrement possédés par le Grand Tronc lui-même. Lorsque les promoteurs du projet du Grand Tronc-Pacifique entrèrent en pourparlers avec nous dans le but d'en arriver à une entente au sujet de la construction de cette ligne, nous leur avons dit, quelque puissants et responsables que fussent les intéressés dans l'entreprise, que nous n'entendions pas traiter avec eux séparément ou individuellement ; que rien ne se ferait s'ils ne réussissaient à déterminer le Grand Tronc à s'intéresser dans l'entreprise, lui qui est établi depuis longtemps et qui a un pied dans toutes les villes, dans tous les villages et hameaux des provinces de Québec et d'Ontario. Voilà le résultat de cette première convention entre les membres de la compagnie et nous-mêmes.

Le préambule du contrat se lit comme suit:

Attendu que si l'on considère l'accroissement de la population et le développement rapide de la production et du commerce du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, la grande étendue de terres fertiles et productives restée jusqu'aujourd'hui sans moyen de communication par chemin de fer, de même que l'expansion rapide du commerce et des échanges du Canada, il est de l'intérêt dudit pays que, pour assurer la rapidité et l'économie des échanges entre la partie orientale du Canada et les territoires situés à l'ouest des grands lacs, il soit construit et mis en service une grande artère de communication par voie ferrée traversant le Canada d'un océan à l'autre et sise en totalité en territoire canadien, ayant pour objet d'ouvrir et de développer la région septentrionale du Canada, d'aider le progrès du commerce du Canada à l'intérieur aussi bien qu'à l'extérieur, et de faciliter les échanges par voie des ports canadiens.

La clause 2 répartit la ligne en deux divisions—la division de l'est, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, et la division de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique. Une autre clause répartit encore la division de l'ouest en deux subdivisions: celle des prairies et celle des montagnes.

Comme je le disais il y a un instant, c'est notre désir que le gouvernement construise la division de l'est, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, mais le Grand Tronc devra l'affermer et l'exploiter. Il est aussi convenu que la division de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique, sera construite, possédée et exploitée par le Grand Tronc-Pacifique.

Il serait peut-être à propos, avant d'aller plus loin, de faire connaître à la Chambre les stipulations respectives du gouvernement et de la compagnie par rapport à la construction, à la possession et à l'exploitation de la division de l'ouest. Cela fait, les autres stipulations concernant la division de l'est se comprendront plus aisément. Il est établi au contrat que le gouvernement garantira les obligations du Grand Tronc-Pacifique relativement à la construction de la division de l'ouest, jusqu'à concurrence des trois quarts du coût du chemin de fer, sa responsabilité ne devant en aucun cas excéder $13,000 par mille de la subdivision des prairies et $30,000 par mille de la subdivision des montagnes. Mais, demandera-t-on, si le gouvernement ne garantit que les trois quarts du coût de la construction, comment la compagnie se procurera-t-elle l'autre quart ? A cela je répondrai qu'il est stipulé au contrat que la compagnie sera autorisée à émettre une deuxième série d'obligations qui seront garanties non par le gouvernement, mais par l'ancienne Compagnie du Grand Tronc. Cette clause étant très importante, que la Chambre me permette de lui en faire la lecture :

Attendu que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie s'engage par les présentes à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest, à l'exception de vingt millions de dollars requis pour l'équipement primordial, qui sont exigés de la compagnie par la clause 22 du présent contrat, et la compagnie pourra émettre une série d'obligations à elle garanties comme susdit par ladite Compagnie du Grand Tronc du Canada et devant constituer une charge de dexième rang sur les biens décrits au paragraphe 25 (b) des présentes et être subordonnées aux obligations dont l'émission doit être garantie par le gouvernement et à la suite desquelles elles prendront rang comme grevant lesdits biens.

Pas n'est besoin d'insister sur l'importance de cette stipulation de la part de la compagnie : elle met virtuellement la ga-

rantie du gouvernement à l'abri de tout risque. L'Etat n'avancera pas un seul dollar. Nous prêtons notre crédit et pas autre chose. Et bien que nous garantissions les trois quarts du coût de la construction du chemin, à ces obligations viendront s'ajouter le crédit et toute l'influence dont dispose la compagnie même du Grand Tronc. Une fois le chemin construit, la compagnie devra le pourvoir d'un outillage d'une valeur de $20,000,000. Qu'on me permette de lire à ce sujet la clause 22 du contrat :

La compagnie sera tenue d'équiper les deux divisions dudit chemin de fer de tout le matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations du trafic se rapportant à tous les transports, à la satisfaction du gouvernement, et l'établissement primordial du matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra à au moins la somme de vingt millions de dollors, dont une proportion de cinq millions au moins sera attribuée à l'équipement de la division est et sera censée en faire partie pour la période de cinquante ans, et devra servir à compléter l'effectif de l'équipement y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer, durant ladite période de cinquante ans.

M. l'Orateur, je dois maintenant appeler l'attention de la Chambre sur une autre clause importante. Nous prenons sur nous de garantir les obligations. Mais quelle sorte de chemin aurons-nous ? Voilà une question qui n'est pas sans importance, et j'y réponds comme suit : Le chemin que devra construire la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, devra être de même qualité que la ligne déjà construite par la Compagnie du Grand Tronc entre Montréal et Toronto.

M. MACLEAN : Sera-t-il à double voie ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Maclean) parle trop tôt.

La compagnie devra établir, construire et équiper ladite division ouest dudit chemin de fer de telle façon qu'elle soit de qualité au moins égale à celle de la ligne mère du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, autant que la chose peut se faire quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, mais la présente stipulation ne saurait être interprétée de façon à imposer à la compagnie l'obligation de construire un chemin de fer à double voie.

"Avant que le temps en soit venu", pourrais-je ajouter. Maintenant, demandera-t-on, quelle sera la responsabilité du gouvernement ? Quelle sera sa part de contribution à la construction de ce chemin de fer ?—car il devra y contribuer. La part de contribution du gouvernement consistera simplement dans le paiement de l'intérêt pendant un certain nombre d'années. Il est stipulé que le montant des obligations sera remboursable dans cinquante ans. Les sept premières années, c'est le gouvernement, et non la compagnie, qui paiera l'intérêt, dont le taux est fixé à trois pour cent. Au bout de sept ans, le paiement de l'intérêt sera à la charge de la compagnie si les recettes du chemin s'élèvent à trois pour cent, sinon il sera encore à la charge du gouvernement. Mais au bout de trois ans, la compagnie remboursera le gouvernement de tout ce qu'il aura payé. Il est nécessaire que je fasse connaître à la Chambre la clause même qui porte sur ce point :

Le gouvernement paiera sur un montant d'obligations égal au principal des obligations par lui garanties par rapport à la construction de la subdivision des montagnes, l'intérêt dû dans les sept premières années à compter de la date d'émission desdites obligations, et il n'aura aucun recours contre la compagnie pour le remboursement de l'intérêt ainsi payé. Après l'expiration de ladite période de sept années, la Compagnie sera en premier lieu responsable du paiement dudit intérêt, et dans le cas où elle ne paierait cet intérêt ni en tout, ni en partie, le gouvernement le paiera lui-même et retiendra les coupons le représentant, et tous les deniers ainsi payés par le gouvernement en raison de sa garantie, soit comme principal, soit comme intérêt sur lesdites obligations, seront présumés payés en extinction de la responsabilité du gouvernement, mais non en extinction de la responsabilité de la compagnie à l'égard de ces obligations, et les deniers ainsi payés par le gouvernement continueront d'être une charge se rattachant à ladite hypothèque à donner pour assurer le paiement desdites obligations garanties ci-après mentionnées, et le gouvernement sera subrogé en tous les droits des détenteurs desdites obligations dont il aura acquitté l'intérêt ou le principal ; et par rapport à tous deniers qu'il aura pu ainsi verser, il sera absolument dans la position des porteurs d'obligations restées en souffrance jusqu'à concurrence des sommes ainsi payées par le gouvernement, sauf la restriction et l'exception mentionnées ci-après, savoir : Pendant la période de trois ans suivant celle de sept ans plus haut mentionnée le gouvernement ne pourra exercer aucun droit de forfaiture ou de vente contre la compagnie, ni prendre possession dudit chemin de fer si le défaut de la compagnie se borne à l'omission de payer durant ladite période de trois ans l'intérêt sur un montant d'obligations égal à celui du principal garanti par le gouvernement pour la construction de ladite subdivision des montagnes ; mais toutes les sommes ainsi versées par le gouvernement seront remboursées par la compagnie de la manière suivante : A la fin de ladite période de trois ans le montant total ainsi payé par le gouvernement sera capitalisé et remboursé par la compagnie au gouvernement avec intérêt de trois pour cent par an, ou la compagnie pourra, à son choix, rembourser la somme en quarante versements égaux et annuels avec intérêt au taux susdit, ou donner au gouvernement des obligations pour ledit intérêt au taux susdit : dans tous les cas, l'intérêt ainsi capitalisé et les obligations à être ainsi données, s'il en est, continueront d'être garantis par ladite hypothèque consentie pour assurer le remboursement des obligations garanties par le gouvernement et dont il est question ci-après, et ladite constitution d'hypothèque contiendra les stipulations voulues à cet égard.

M. SPROULE : Cette clause ne s'applique qu'aux subdivisions des prairies et des montagnes ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Quelles sont maintenant les stipulations par rapport à la division des prairies ? Il est établi que la compagnie devra payer l'intérêt des obligations émises pour pourvoir à la construction de cette division ; le gouvernement n'aura rien à payer de ce chef. Quelle responsabilité fera peser sur le gouvernement la construction de ce chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique ? En supposant que la partie qui traverse les montagnes ait 600 milles de long, il faudra $18,000,000 pour la construire, et le chiffre total de l'intérêt pendant trois ans sera de $3,780,000. Voilà toute la responsabilité assumée par le gouvernement par rapport à la construction du chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique.

Passons maintenant à la division de l'est. Il est stipulé qu'elle sera exploitée par la compagnie en vertu d'un bail. Comme la compagnie doit affermer à raison de trois pour cent par an le chemin de fer que nous aurons construit nous-mêmes, nous avons cru sage de lui permettre de surveiller comme nous les travaux de construction. Voilà pourquoi il est dit dans la clause 7 que :

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire avec le plus grand avantage, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant que l'on commence les travaux de construction, et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, dans le cas de désaccord entre ces ingénieurs quant aux devis ou aux travaux, le point en dispute sera décidé par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre à être choisi de la manière réglée par la clause quatre du présent contrat.

Lorsque le chemin sera terminé, la compagnie l'affermera et nous paiera un loyer annuel représentant trois pour cent du coût des travaux de construction, quel qu'en puisse être le chiffre. Les stipulations relatives au loyer à payer ou à la déduction à faire sont les mêmes que pour la division de l'ouest. Pendant sept années la compagnie n'aura pas de loyer à payer ; pendant les trois années qui suivront, elle sera tenue de verser les recettes et les péages du chemin s'ils s'élèvent à trois pour cent ; s'ils ne s'y élèvent pas, l'écart entre les recettes perçues et les trois pour cent sera capitalisé, ajouté au coût des travaux de construction, et la compagnie en paiera l'intérêt. Ici encore, le gouvernement n'assume donc pas d'autre responsabilité que celle de payer pendant sept ans l'intérêt du coût de la construction du chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Le gouvernement aura à payer, en tout, par rapport à la construction de cette ligne depuis Moncton jusqu'au littoral du Pacifique, environ $12,000,000 ou $13,000,000. Eh bien ! M. l'Orateur, qu'est-ce que $13,000,000 en 1903 ? C'est à peu près le chiffre de l'excédent de nos recettes sur nos dépenses. L'excédent du présent exercice suffira à solder tous les frais de construction de ce chemin.

J'arrive maintenant aux objections que je lis sur la figure de mes honorables amis de la gauche. Sur quoi vous fondez-vous, me demanderont-ils, pour croire que la compagnie sera en mesure de payer ce taux d'intérêt?—C'est ce que je vais dire. Mais qu'on me permette, auparavant, de signaler à l'attention de la Chambre les conditions que nous avons imposées par rapport à l'usage que les autres compagnies de chemin de fer pourront faire de ce chemin pour faciliter leur trafic. Nous entendons que cette nouvelle ligne soit une grande route accessible à tous les autres chemins de fer qui voudront s'en servir, et c'est pour cela que nous avons fait inscrire au contrat la clause suivante :

Le dit bail devra également contenir les stipulations ordinaires et voulues

(a) Pour réserver au gouvernement, à l'égard de son droit de propriétaire, présent ou à venir, de l'Intercolonial et de toute autre ligne quelconque de chemin de fer, le droit de circulation et de traction sur la dite division est, aux mêmes conditions que les locataires, sauf les restrictions raisonnables qu'il pourra falloir pour garantir la sûreté et la facilité du service des transports sur le parcours de ladite division, et sauf remboursement par le gouvernement à la compagnie de telle indemnité raisonnable dont il pourra être convenu entre lui et la compagnie ;

(b) Réserver au gouvernement le droit d'accorder des permis de circulation et de traction sur le parcours de la division ouest ou d'une partie quelconque de cette division, aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies, ou, au cas où lesdites compagnies ne s'entendraient pas, aux termes et conditions qui paraîtront justes et équitables au gouvernement, eu égard aux droits et obligations des locataires ;

(c) Assurer au gouvernement, à l'égard de son droit de propriétaire comme susdit, le droit de circulation et de traction sur le parcours de la division ouest ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie ;

(d) Assurer à toute compagnie qui désirera en faire usage le droit de circulation et de traction sur le parcours de la dite division ouest ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies, ou, au cas où elles ne s'entendraient pas, aux termes et conditions qui paraîtront justes et équitables au gouvernement ;

(e) Assurer à la compagnie le droit de circulation et de traction sur le parcours du chemin de fer l'Intercolonial ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont pourront convenir le gouvernement et la compagnie.

Ainsi, grâce à cette convention, un train de l'Intercolonial pourra se rendre directement de Saint-Jean ou d'Halifax à Port

Simpson, un train du Grand-Nord ou du Canadian Northern pourra prendre cette voie à n'importe quel endroit et se rendre jusqu'aux provinces maritimes. Sur ce point encore, nous avons donc pris toutes les précautions possibles, et je suis fermement convaincu que les stipulations de cette clause donneront pleine satisfaction au peuple canadien.

Je reviens à la question de l'intérêt. On dira peut-être : "Vous avez stipulé qu'à sept années près la compagnie sera tenue de payer l'intérêt du montant des obligations tant qu'il ne sera pas remboursable ; mais qui vous assure que cela se fera?" Je vais maintenant faire connaître à la Chambre les mesures de précaution que nous avons prises à ce sujet :

Pour les fins déterminées ci-après dans la présente clause, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit:—

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exception des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des privilèges s'y rattachant, ou du matériel roulant additionnel qui pourra, de l'assentiment du gouvernement, avoir été désigné par la compagnie comme constituant l'équipement, et non compris les navires ni les terres concédées par les municipalités ou les provinces, à titre de primes ou de subventions à ladite compagnie, pour d'autres fins que celles de son chemin de fer) pour assurer le rachat de la dite émission de premières obligations garanties par le gouvernement.

(b) Une hypothèque qui sera une charge de deuxième ordre sur les biens couverts par l'hypothèque prévue au paragraphe 35 (a), sauf le matériel roulant constituant l'équipement de la division est, pour assurer le remboursement des obligations que doit garantir comme susdit la Compagnie du Grand Tronc du Canada.

(c) Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant l'équipement de la division immédiatement à la suite de la charge énoncée au paragraphe 35 (a), pour garantir au gouvernement le paiement du loyer exigible par rapport à la division est, l'entretien de cette division en bon état et la continuité de son service, et le respect et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

LE PAYS PROTÉGÉ PAR LE CONTRAT.

On le voit, nous avons stipulé une hypothèque spéciale dans le but de contraindre la compagnie à remplir les conditions qui lui sont imposées, surtout en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer. Mais, demandera-t-on, cela va-t-il suffire? Le matériel roulant étant déjà grevé d'une hypothèque de $5,000,000, cette nouvelle stipulation aura-t-elle vraiment pour effet de forcer la compagnie à tenir la promesse qu'elle a faite d'exploiter le chemin ?

Nous avons, dans cette entreprise, beaucoup mieux que l'hypothèque dont je viens de parler : La compagnie elle-même a tout intérêt à exploiter ce chemin. Il n'y a pas à en douter, il sera de son intérêt de réserver le trafic du Grand Tronc pour le nouveau chemin de fer. Elle transportera les marchandises par la ligne actuelle du Grand Tronc jusqu'à North Bay, d'où elle les fera rendre par le chemin que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, jusqu'au point où ce chemin se raccordera avec la nouvelle voie, et elle les fera ensuite parvenir jusqu'à l'océan Pacifique. Je veux qu'on me comprenne bien. La Compagnie du Grand Tronc a un intérêt immense à atteindre la fertile région des prairies. A l'heure qu'il est elle prend tout son trafic dans les provinces de Québec et d'Ontario. Elle ira prendre les marchandises à Toronto, à Montréal et dans les autres centres de l'est pour les transporter à North Bay, de North Bay à la nouvelle ligne par la voie ferrée que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, mais elle les dirigera vers la division des prairies. L'intérêt qu'elle y a est manifeste. Force lui est d'exploiter ce chemin, sans quoi elle n'aurait jamais signé ce contrat, qui lui confère bien le privilège de transporter vers l'ouest les produits des provinces de Québec et d'Ontario, mais à la condition expresse qu'elle n'exploitera pas seulement cette division-là, mais toute celle qui se trouvera comprise entre Moncton et Winnipeg. Comme elle ne saurait manquer à ses obligations dans l'est sans se nuire à elle-même dans l'ouest, il s'ensuit nécessairement qu'elle ne peut pas s'écarter des conditions que nous lui avons imposées.

Les tarifs et péages ont fait l'objet d'une autre importante stipulation. Il est dit dans la clause 39 que la réglementation des tarifs et des péages relèvera directement du gouvernement ou de la commission des chemins de fer lorsqu'elle aura été formée. Nous avons songé un instant à suivre l'avis de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) —avis dont il a été question dans l'échange de correspondance qu'il y a eu entre lui et moi. Mon honorable ami désirait que nous fussions admis à partager les profits provenant de la division de l'ouest, mais au lieu d'obliger la compagnie à nous verser une partie de ses profits lorsqu'ils auront atteint un chiffre raisonnable, nous avons décidé, après mûre délibération, de les employer de façon à provoquer une réduction des tarifs.

J'attire maintenant l'attention de la Chambre sur un autre point caractéristique de ce contrat. Comme il est dit au préambule, c'est dans le but d'assurer le passage du trafic par les eaux, par les routes canadiennes, que nous avons signé ce contrat, et nous avons à cet effet inséré dans la clause 42 une stipulation spéciale qui se lit comme suit :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement

du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Article 43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement le transport de ce fret par d'autres routes que celles prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir : pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Or, pour démontrer qu'il ne s'agit pas ici d'une condition purement illusoire, mais d'une condition que nous entendons bel et bien faire respecter, j'attirerai l'attention de la Chambre sur une autre stipulation du contrat où nous imposons à la Compagnie l'obligation de fournir aux deux extrémités de la ligne, sur l'Atlantique et le Pacifique, aussi bien que sur le Saint-Laurent, tous les navires nécessaires au commerce.

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique au moyen de navires qu'elle achètera ou affrétera et qui devront être suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer l'Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas ou, autant qu'elle le pourra légalement, empêchera qu'on détourne vers les ports de mer en dehors du Canada, aucun fret qu'elle pourrait légitimement contrôler, sous prétexte qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce fret des ou à destination des ports de mer du Canada.

L'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle) ne manquera pas, j'en suis sûr, de faire bon accueil à cette stipulation qui oblige la compagnie d'acheter toutes ses fournitures au Canada.

J'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur la dernière des stipulations que je m'étais proposé de lui signaler aujourd'hui. La voici :

La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement, dans les trente jours qui suivront la date de la sanction de l'acte confirmatif du présent contrat et de l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs admises de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie, pour assurer la construction de la division ouest et le premier équipement de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est pourvu par le présent contrat.

CONTRASTE AVEC LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Tels sont, M. l'Orateur, les points saillants du contrat que nous avons passé avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Comparons-en les conditions à celles qui furent accordées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la session de 1880-1881. Il fut octroyé à la Compagnie du Pacifique vingt-cinq millions d'acres de terre ; nous n'en donnons pas un seul acre au Grand Tronc-Pacifique. Au Pacifique on a payé en espèces cinq millions de dollars, et on s'est en outre dessaisi en sa faveur de travaux que le gouvernement du Canada avait fait exécuter à même les deniers du peuple canadien, et qui, si je me rappelle bien, avaient coûté au bas mot $35,000,000. L'aide en espèces que nous avons accordée au Pacifique a donc été d'environ $60,000,000, tandis que l'aide promise et qui, sous l'empire de ce contrat, sera accordée au Grand Tronc-Pacifique n'excédera pas ou n'excédera guère $13,000,000. Par son contrat le Pacifique était protégé contre toute concurrence pendant vingt ans ; pas de stipulation de cette nature dans le présent contrat. Ici, la concurrence a le champ libre, et le Grand Tronc-Pacifique devra soutenir la lutte contre tous les concurrents, quels qu'ils soient. On a soustrait le Pacifique à l'obligation de payer les taxes, et le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest en souffrent encore aujourd'hui. Le Grand Tronc-Pacifique devra payer jusqu'au dernier dollar de ses taxes : pas d'exemption en sa faveur.

M. l'Orateur, il me semble que dans ces circonstances j'ai droit d'espérer que la Chambre ratifiera avec empressement, avec joie, le contrat que j'ai l'honneur de déposer sur le bureau. Plus que tout autre pays, peut-être, le Canada s'est imposé d'immenses sacrifices afin de construire des chemins de fer susceptibles de favoriser les intérêts du peuple. Ces sacrifices, il a fallu les faire à cause de notre situation géographique. Nous étions voisins d'une nation puissante qui a depuis longtemps pris les devants sur nous dans la voie du progrès, une nation dont les conditions sont telles que l'initiative privée peut y entreprendre la construction des chemins de fer sans être obligée de solliciter l'aide du gouvernement. Ces sacrifices, il nous a aussi fallu les faire à cause de l'immensité de notre territoire, du peu de densité de notre population et du devoir impérieux qui nous incombait de relier entre eux tous les grou-

pes divers dont se composait notre population. Parfois, et même le plus souvent, la construction des chemins de fer s'est effectuée à des conditions excessivement onéreuses pour le pays ; néanmoins, il suffit de consulter l'histoire pour se rendre compte des heureux résultats qu'on a obtenus en dépit de ces conditions pour ainsi dire extravagantes. Nous présentons aujourd'hui à la Chambre un contrat exempt de toutes les clauses qui ont entaché les autres contrats relatifs à la construction de chemins de fer, un contrat beaucoup plus avantageux qu'aucun autre à tous les points de vue.

M. l'Orateur, on peut dire à bon droit que, de toutes les découvertes qui ont illustré le siècle dernier, c'est celle de la locomotive et du chemin de fer qui a le plus puissamment contribué à répandre les bienfaits de la civilisation. Dans son "History of our own times", Justin McCarthy dit que rappelé de Rome pour aller occuper à Londres la charge de premier ministre sir Robert Peel du faire le voyage de la même manière que l'avait fait Constantin 15,000 ans auparavant, lorsqu'il se rendit de York à Rome pour devenir empereur. L'écrivain fait observer que les deux voyageurs n'avaient pu compter que sur la rapidité de leurs coursiers et de leurs voiliers, mais que si sir Robert Peel avait eu à effecteur ce voyage quelques années plus tard, le chemin de fer lui aurait permis de franchir la même distance en à peu près quarante-huit heures. Le chemin de fer a été le plus important instrument de civilisation du siècle dernier ; plus que tout autre intermédiaire humain il a contribué à resserrer l'union entre les nations. Il a donné le coup de mort aux vieux préjugés en permettant aux peuples de se mieux connaître les uns les autres ; il a aussi établi le règne de l'harmonie là où, sans lui, l'ignorance aurait continué d'entretenir la discorde et les querelles.

UNION DU PAYS.

Le pacte fédéral serait resté lettre morte si le Grand Tronc, le Pacifique et l'Intercolonial n'étaient venus réunir les diverses parties du pays et leur apprendre à associer leurs sentiments, leurs aspirations et leurs efforts. Le nouveau chemin de fer sera un autre chaînon de cette chaîne d'union. Il ne servira pas seulement à donner accès à un territoire resté jusqu'ici inculte et improductif et à assurer le passage du trafic canadien par les routes canadiennes ; il ne servira pas seulement à resserrer les liens qui unissent les citoyens de l'ancien et du nouveau Canada, mais il aura encore pour effet de nous assurer notre indépendance commerciale et de nous affranchir à jamais de l'obligation de transiter nos marchandises. A mon sens, cette seule raison devrait suffire à justifier non seulement tous les sacrifices qui nous sont à présent demandés, mais à en justifier d'autres encore beaucoup plus considérables.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : C'est donc avec la plus grande confiance, M. l'Orateur, que je présente ce projet à mes amis et à mes adversaires, c'est avec la plus grande confiance que je le présente au peuple canadien.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Je le sais, tous ne le verront pas du même œil que moi ; il va alarmer les timorés et effrayer les irrésolus ; mais, M. l'Orateur, je prétends que tous ceux qui sentent battre dans leur poitrine un cœur vraiment canadien l'accueilleront comme un projet digne de cette jeune nation qu'aucune lourde tâche épouvante, de cette jeune nation déjà assez forte pour répondre aux exigences des plus grands devoirs et pour assumer les plus sérieuses responsabilités.